ELAN – SAVIGNY ENVIRONNEMENT

146, avenue de l'Armée Leclerc 91600 - Savigny-sur-Orge
Tél. 01 69 05 12 32 (secrétariat)

Association Loi 1901 N° 0913010890 **Agrément n° 2001/Pref./4228/DCL/0299**

ETUDE POUR LA PROMOTION

DES

CIRCULATIONS DOUCES

à SAVIGNY-SUR-ORGE

Une réponse à un besoin individuel et collectif de plus en plus urgent

Personnes à contacter pour tous renseignements concernant cette étude :
M. Etienne LAMBERT ☎ 01 69 21 61 64 e-mail : et.lambert@wanadoo.fr
Mme Evelyne BOURNER ☎ 01 69 96 10 35 e-mail : eveton@aol.com
http://www.elan-savigny-environnement.org

JANVIER 2004

S o m m a i r e

Page

INTRODUCTION **3**

1 - LE PROJET 4

1.1. Dans le cadre du Plan de Déplacement Urbain (PDU) 4
1.2. Les acteurs du PDU 4
1.3. Le projet d'Elan-Savigny Environnement 6

2 - LES PIETONS 7

2. 1. De l'enquête au bilan 7

2. 1. 1. Les acteurs du projet 7
2. 1. 2. Méthodologie 8
2. 1. 3. Les premiers enseignements 8
2. 1. 4. La phase opérationnelle 9
2. 1. 5. De la base de données au classement 11
2. 1. 6. Commentaires sur les groupes 15
2. 1. 7. Les entraves entrant indirectement dans la notation 19
2. 1. 8. Quelques remarques complémentaires 21

2. 2. Les propositions 22

2. 2. 1. Le terrain 22
2. 2. 2. Des propositions diversifiées 23
2. 2. 3. Des interventions ponctuelles hiérarchisées 24
2. 2. 4. Traiter deux questions cruciales 27
2. 2. 5. Des pistes à explorer. 29

3 - LES AUTRES MODES DOUX 32

3. 1. Le roller 32

3. 2. Le vélo 32

CONCLUSION 38

Annexes :

1. Lettre aux adhérents de lancement de l'enquête
2. Etat des lieux
3. Classement par largeur résiduelle
4. Classement par état du revêtement
5. Classement final (L + R x T)
6. Tableau des cheminements piétonniers
7. Présentation de la FCDE

Eléments bibliographiques

INTRODUCTION

Attentive aux besoins des Saviniens, notre association est fréquemment interpellée par ceux et celles pour qui la marche à pied est, sur certains trottoirs de Savigny, souvent difficile voire périlleuse.

Les médias, les politiques, Monsieur et Madame tout le monde, ne cessent de dire et d'écrire que, si le dogme du « tout voiture » continue, comme c'est le cas depuis des décennies, de régner sans partage sur notre vie économique, sociale et individuelle, nous allons inéluctablement à la catastrophe.

Outil éminemment pratique, souvent irremplaçable, gage d'indépendance, aujourd'hui victime de son succès, la voiture doit cesser d'être un objet de culte sous peine d'aliéner notre liberté, individuelle et collective.

La plupart des rues de nos banlieues datent d'une époque où le trafic automobile était quasi inexistant. Elles ont dû absorber l'afflux des véhicules et elles l'ont fait au détriment de l'espace normalement dévolu à d'autres modes de déplacement moins violents et plus vulnérables.

D'autre part, en milieu urbain, et surtout en Ile de France, la voiture apparaît comme la cause principale de la pollution atmosphérique, dont nous ne mesurons pas assez les répercussions désastreuses sur la santé et l'équilibre environnemental.

Il est plus que temps de réagir face à ce risque majeur, dont notre environnement est avant tout autre menacé.

C'est seulement en inventant ou en remettant à l'honneur des modes de déplacement à la fois plus économiques et moins polluants recouverts par le vocable de « Circulations douces » que nous pourrons restaurer un équilibre acceptable entre les différents moyens de transport et retrouver une meilleure qualité de vie. *(1)*

Modes doux par excellence, la marche et le vélo doivent retrouver droit de cité.

Nous n'y parviendrons cependant qu'au prix d'une véritable révolution, qui exigera non seulement une volonté politique, des stratégies et des moyens - parfois importants - mais également une profonde conversion des mentalités, ce qui pourrait bien se révéler le plus difficile et le plus long.

Nous ne partons cependant pas de rien : déjà, certains hommes politiques, toutes tendances confondues, ont pris conscience de cette impérieuse nécessité et commencé à mettre en œuvre une autre politique en matière de déplacements.

(1) - On entend par « circulations douces » tous les modes de déplacement qui n'utilisent pas un moteur. Il s'agit donc essentiellement de la marche à pied, du vélo et du roller.

1 - LE PROJET

1.1. - Dans le cadre du Plan de Déplacement Urbain (PDU)

La volonté de promouvoir les circulations douces a trouvé sa traduction dans le PDU, dont la genèse, que nous rappelons brièvement, a duré plusieurs années et s'est étendue sur plusieurs gouvernements :

- La nécessité d'élaborer des plans de déplacements urbains est introduite dans la loi d'orientation des déplacements intérieurs du 30 décembre 1982. Ces plans *"visent à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et d'accès et la protection de l'environnement et de la santé".*
- La loi du 30 décembre 1996 sur l'air et sur l'utilisation rationnelle de l'énergie rend obligatoire l'élaboration d'un PDU dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, ainsi qu'en Ile-de-France.
- La loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain (loi SRU) du 13 décembre 2000 réaffirme la nécessité de mettre en œuvre une politique du déplacement durable, notamment dans le cadre de l'élaboration des documents d'urbanisme.

Les grandes orientations du PDU s'articulent autour de quelques axes majeurs :

- diminuer le trafic automobile
  (le PDU d'Ile-de-France prévoit une réduction du trafic automobile de 3% en 5 ans et, corrélativement, une augmentation de 2% de l'usage des transports collectifs),
- développer les transports collectifs,
- favoriser la marche et la bicyclette,
- aménager le réseau principal de voirie au profit des modes non-automobiles,
- organiser le stationnement,
- organiser le transport et la livraison des marchandises,

➢ **en vue de mieux partager l'espace public.**

Pour mener à bien cette mutation, un certain nombre de dispositifs et de structures ont été créés, dont nous nous contenterons de citer les plus importants :

- plans locaux de déplacement (PLD),
- comités d'axe du réseau principal de voiries,
- comités de pôle « gares »,
- comités d'axe « transports collectifs lourds »,
- comités de pôles « grands générateurs de trafic »,
- comités d'axe pour le réseau fluvial.

1. 2. - Les acteurs du PDU

Compte tenu de ses multiples facettes, la démarche fait intervenir de nombreux acteurs aux responsabilités et aux compétences variées. Dans le cas qui nous concerne, celui de l'Ile-de-France, mentionnons en particulier :

- les élus, notamment ceux des collectivités territoriales : Conseil régional, Conseil général, communautés d'agglomération, communautés de communes, communes,
- les services administratifs et techniques de ces collectivités territoriales,

- o les services de l'Etat : Direction Régionale de L'Equipement (DRE) et ses Directions départementales (DDE),
- o des organismes officiels, tel le STIF (Syndicat des Transports d'Ile-de-France),
- o les transporteurs : SNCF, RATP, entreprises privées,
- o les associations représentatives, au niveau régional ou local selon le niveau opérationnel des instances. Par exemple, la FCDE (Fédération pour les Circulations Douces en Essonne), qui joue un rôle important au plan départemental (voir annexe n° 7) et ELAN-Savigny Environnement qui, en sa qualité d'association agréée, a vocation à être un partenaire de la commune.

La commune - le P L D

Les communes sont directement concernées par la mise en œuvre locale du PDU. Chacune d'entre elles doit notamment élaborer une politique de déplacement, étudier les projets qui la concernent et définir les besoins de financement correspondants. Cette démarche trouve sa concrétisation dans le **P L D (Plan Local de Déplacement)**, qui doit être en cohérence avec celui des communes voisines. Les projets menés par le Conseil Général de l'Essonne dans le cadre du Schéma Directeur Départemental des Circulations Douces, auxquels le milieu associatif participe activement, sont également d'un grand intérêt.

Le département a mis en chantier depuis plus d'un an maintenant une étude très approfondie sur ce que pourraient être les futures liaisons douces en Essonne. Essentiellement consacrée au vélo dans ses pratiques diverses (de la balade familiale aux sportifs, en passant par les déplacements utiles), cette étude n'oublie pas pour autant les piétons, mais nombre de problèmes se posent, surtout au niveau des communes.
L'intérêt du schéma directeur réside en ce qu'il peut promouvoir et animer le développement des circulations douces en assurant continuité et cohérence sur l'ensemble du territoire essonnien.
Cette étude a été menée en totale concertation entre les services techniques du Conseil Général, les élus et les associations directement concernées.

Une étude similaire a été lancée sur la plate-forme d'Orly. Elle est également très avancée et les Saviniens en bénéficieront dans leurs déplacements professionnels et de loisirs.

Les associations

ELAN-Savigny Environnement (ESE) est née en 1998 de la fusion de :

- ◊ **ELAN**, créée en 1981
  et de
- ◊ **Savigny Environnement**, créée en 1993.

ELAN - Savigny Environnement a reçu en 2001 l'agrément préfectoral.

Regroupant plus de 300 familles, l'association intervient sur l'ensemble des questions touchant à l'environnement et au cadre de vie. Largement tournée vers l'extérieur, elle s'insère dans un réseau particulièrement dense de relations inter-associatives nationales, régionales, départementales, intercommunales et communales :

- UFCNA (Union Française contre les Nuisances des Aéronefs),
- La Prévention Routière,
- Ligue contre la Violence routière,
- IDFE (Ile de France Environnement),
- ENE (Essonne Nature Environnement),
- FCDE (Fédération pour les Circulations Douces en Essonne),

- NaturEssonne,
- ANA (Alerte Nuisances Aériennes),
- CIRCULE (Comité d'Initiative pour le Rassemblement et la Concertation des Usagers de la Ligne C en Essonne),
- USCADE (Union de Syndicats de Copropriétaires et d'Associations de Défense de l'Environnement,
- CLAS (Commission de Liaison des Associations de Savigny),
- STM (Savigny-Tiers Monde),
- CIPE (Comité Intercommunal pour l'Environnement),
- ASCVCJ (Association de Sauvegarde du Cadre de Vie du Centre de Juvisy),
- Association du Vieux Morsang,

  …

Dans le secteur de la circulation, elle est présente de manière active dans diverses structures telles que les Comités de pôle de l'aéroport d'Orly ou de la gare de Savigny.

1. 3. Le projet d'Elan-Savigny Environnement

ESE s'est déjà exprimée en juin 2000 à l'occasion de l'enquête publique sur le PDU. Nous avions alors regretté que l'association n'ait pas été consultée par la municipalité et que cette enquête, qui concernait la vie quotidienne de nos concitoyens, n'ait pas fait l'objet de la publicité qu'elle méritait.

Aujourd'hui, le Conseil d'Administration de l'association a décidé de s'engager pleinement dans cette démarche collective de promotion des circulations douces.

Les circulations douces concernent tous les modes de déplacement qui n'utilisent pas un moteur. Il s'agit essentiellement du vélo et de la marche à pied, éventuellement du roller, ainsi que des PMR (personnes à mobilité réduite). En ville, le déplacement piétonnier s'effectue le plus souvent sur les trottoirs.

A Savigny,

- les **trottoirs** sont-ils praticables pour tous et dans les meilleures conditions de sécurité possibles ? Quels aménagements seraient souhaitables ?

- l'usage domestique de la **bicyclette** est-il possible en toute sécurité ? Que faudrait-il faire pour améliorer la situation ? Est-ce possible ?

C'est à ces questions que nous avons tenté de répondre dans le cadre de ce projet.

Après une analyse aussi objective que possible de la situation, nous avancerons un certain nombre de propositions.

La partie de l'enquête consacrée à la circulation piétonne a été réalisée par ELAN-Savigny Environnement.

En ce qui concerne la bicyclette, nous avons demandé aux pratiquants du vélo d'apporter leur concours à notre démarche. L'Amicale Cyclo de Savigny (ACS) a répondu très favorablement à notre appel. Qu'elle en soit dès maintenant remerciée !

2 - LES PIETONS

Le piéton est « celui qui va à pied ». Cette définition du dictionnaire mérite d'être complétée. Le piéton, c'est aussi une personne se déplaçant en fauteuil roulant, motorisé ou non, une mère ou un père de famille poussant un landau, une personne tirant un caddie ou une valise à roulettes, un cycliste à pied poussant son vélo, un blessé se déplaçant avec des béquilles ou un aveugle avec son chien. Tous ont les mêmes besoins qu'un piéton ordinaire, et ils ressentent encore plus fortement les effets du grignotage permanent, institutionnalisé ou toléré, des différentes formes de cheminement piétonnier.

Il s'agit pourtant du mode de déplacement le plus ancien, le plus égalitaire aussi, et le moins exigeant. Il est pourtant extrêmement négligé et le trottoir devient un simple résidu de la chaussée.

L'étude concernant les déplacements des piétons a été conduite selon le schéma suivant :

- **un état des lieux**

  C'est le préalable obligé d'une approche aussi objective que possible de la réalité. A noter que notre projet s'intéresse avant tout aux trottoirs et non à la chaussée, même si nous n'ignorons pas les incidences que cette dernière peut avoir sur la qualité du déplacement à pied.
  Pour réaliser cet état des lieux, il a fallu mener une enquête aussi large possible sur la base d'un questionnaire. Nous y reviendrons au chapitre suivant.

- **un bilan**

  Il a été rendu possible par le traitement informatique des données recueillies lors de l'enquête.

- **des propositions**

  Fondées sur le bilan, elles se veulent raisonnées et raisonnables et seront transmises aux autorités compétentes – d'abord municipales, mais aussi départementales.

2. 1. - De l'enquête au bilan

2. 1. 1. - Les acteurs du projet

Un Comité de Pilotage, créé pour animer ce projet, a élaboré une grille d'enquête dans la perspective d'un traitement informatisé.

La question s'est ensuite posée de savoir qui allait réaliser cette enquête : organisme spécialisé ? bénévoles ?

Avec la participation active des adhérents

Le Conseil d'Administration d'ELAN-Savigny Environnement a décidé de confier l'exécution de l'enquête aux adhérents de l'association. Pour des raisons financières, bien sûr, mais aussi parce qu'ils sont à la fois les plus concernés et les meilleurs connaisseurs de leur quartier.
Le résultat a été à la hauteur des espérances puisque 68 adhérents ont activement participé sur une période de trois mois.

Cette collecte d'informations a également suscité un intérêt réel de la part de toutes les personnes rencontrées. Elle n'a pas manqué non plus de faire apparaître quelques contradictions entre l'automobiliste et le piéton que nous sommes tour à tour.

2. 1. 2. - Méthodologie

Dresser un état des lieux s'imposait avant de faire quelque proposition que ce soit. A cette fin, il a paru nécessaire d'encadrer l'enquête dans une grille laissant le moins de place possible à la subjectivité. Cette grille devait orienter et stimuler la recherche de l'information - sans toutefois la brider - tout en garantissant un maximum de cohérence entre des observations faites par plusieurs dizaines d'enquêteurs.

Il s'agissait donc de repérer les entraves au déplacement pédestre. Nous en avons identifié six catégories principales :

- ◊ largeur insuffisante des trottoirs, souvent due à la présence d'un obstacle (le plus souvent un poteau). Rappelons que la largeur d'un fauteuil roulant normal est de 70cm, celle d'un fauteuil dit étroit de 60cm, et que celle d'une poussette d'enfant peut atteindre 60cm (norme CERTU : Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme, et les Constructions Publiques),
- ◊ obstacles fixes (plots en béton, poteaux implantés au milieu du trottoir),
- ◊ obstacles mobiles (stationnement illicite d'automobiles, matériaux, poubelles …),
- ◊ revêtement (absent, troué, en mauvais état …),
- ◊ traversées de chaussée (notamment adaptées aux PMR),
- ◊ éclairage public.

Pour permettre un traitement informatisé du matériau fourni par l'enquête, nous avons défini un code très simple assurant la plus grande homogénéité du recueil et de l'exploitation :

L : Largeur insuffisante (moins de 80cm**)**
F : Obstacle fixe (nature)
R : Revêtement (nature, état)
E : Eclairage déficient (cause)
M : Obstacle mobile (nature)
T : Traversée de chaussée

La position de chaque obstacle relevé devait être indiquée avec précision.

En annexe n° 1, le courrier adressé à chaque participant, auquel étaient joints un rappel de l'objectif de l'enquête, l'indication des moyens et un mode d'emploi du formulaire.

2. 1. 3. - Les premiers enseignements

Les limites de l'enquête

L'enquête couvre toutes les voies publiques de Savigny, mais ne couvre pas toujours toute la longueur de la rue.

En dépit des précautions prises, certains critères (état du revêtement, par ex.) peuvent laisser une place à la subjectivité, les relevés étant faits par plusieurs dizaines de personnes.

Les rues visitées ne sont pas toutes renseignées avec la même rigueur.

La cohérence finale de l'ensemble a cependant été assurée grâce à un recoupement fait par le pilote de l'enquête.

A l'inverse, débordant du strict cadre de l'enquête, un nombre relativement important d'enquêteurs nous ont fait part de leurs préoccupations et de leurs suggestions. Ils nous ont également dit leur découragement à la suite de courriers adressés à la Commune et restés sans réponse.

Les apports de l'enquête

L'enquête, qui ne prétend évidemment ni à l'exhaustivité, ni à la perfection, a permis de réunir une masse d'informations concrètes, précises et vérifiables, qui vont bien au-delà des impressions que chacun peut acquérir lors de ses parcours habituels. A notre connaissance, jamais un travail de cette ampleur n'avait été fait auparavant.

L'état des lieux présenté en annexe 2 constitue une base de données à partir de laquelle il a été possible de mener une analyse sérieuse de la réalité et d'avancer un certain nombre de propositions. La réalisation de l'enquête, les contacts noués durant son exécution, les résultats eux-mêmes, ne manqueront pas de favoriser une meilleure prise de conscience sur cette question des circulations douces. Par ailleurs, les personnes qui pressentaient l'importance de cet aspect de notre vie se sont trouvées confortées dans ce sentiment.

Le passage du ressenti à l'observé et une approche plus objective des problèmes doivent en faciliter la résolution. Pour que nos conclusions et nos propositions ne restent pas lettre morte, il est cependant nécessaire que les instances décisionnelles acceptent d'engager le dialogue à partir de notre constat et des propositions qui en découlent, en vue d'aboutir, après des ajustements inévitables, à un programme d'action réaliste, qu'il leur reviendra ensuite d'exécuter.

La plus grande partie du réseau routier de notre commune étant constituée de voies communales, c'est naturellement la municipalité qui sera l'interlocuteur privilégié. Pour mener à bien certaines opérations, le Conseil Général et le Conseil Régional n'en restent pas moins, en accord avec la Commune, des partenaires nécessaires.

2. 1. 4. - La phase opérationnelle

Notre enquête couvre les 283 voies communales et départementales, y compris 18 sentiers et passages piétonniers, soit une longueur totale de 104,365 kilomètres (dont 2,75 km pour les sentiers), auxquelles s'ajoutent 2 sites qui ont fait l'objet d'un examen spécifique (pont SNCF près de la gare, disjoint de la rue LJ. Mézard en raison de sa spécificité, et passage du Mont Blanc, qui ne figure pas dans le recensement municipal). Le nombre total des sites visités est donc de 285, et de 267 après déduction des 18 sentiers.

Le nombre de signalements recueillis s'élève à 979 et les principaux points signalés sont les suivants :

- Largeur insuffisante 373
- Revêtement 201
- Obstacles fixes 136
- Obstacles mobiles (stationnement illicite) 123
- Traversées 11

Exploitation de l'enquête

Pour asseoir la validité des résultats du constat, qui conditionne in fine celle de nos propositions, il nous semble nécessaire de détailler le mode opératoire qui a été appliqué.

Avec ses 979 signalements, l'enquête a permis de recueillir un matériau brut de qualité, dont il fallait ensuite tirer des enseignements utiles. Cette phase du traitement a comporté deux étapes essentielles.

La première étape, longue mais relativement simple, a consisté à saisir l'ensemble des renseignements, puis à les organiser sous forme d'un état des lieux, rue par rue. L'exploitation s'est poursuivie à partir de cette nouvelle base de données.

La seconde étape a consisté en une notation débouchant sur un classement. Nous y reviendrons plus loin.

Pour que l'exploitation soit la plus objective possible, nous nous sommes donné quelques règles sur les plans quantitatif et qualitatif.

Sur le plan quantitatif

Comment répondre à la question de savoir sur quel pourcentage de leur longueur les rues ont été visitées ?

En partie par le niveau de renseignement. Par exemple, certaines rues sont très renseignées. Ainsi :

Jean Allemane	45 fois
Paul Sumien	38
Poiriers	28
Rossays	25
Fromenteau	25
Aristide Briand	25

Ces informations en nombre indiquent que la rue est bien "renseignée", mais on peut, par exemple, rapporter le nombre d'informations à la longueur de la rue. Ainsi,

Boulevard Aristide Briand	25 infos pour 2450 m
Rue des Poiriers	27 infos pour 170 m

En fonction de ce qui vient d'être énoncé, il n'était pas facile d'adopter une règle trop rigide. Pour les relevés posant des problèmes mineurs, nous avons adopté une méthode d'approche globale. En cas de doutes sérieux, nous sommes revenus sur les lieux pour compléter une information trop partielle.

A l'inverse, doit-on conclure que les rues offrant peu d'informations ont été peu ou mal visitées ?
Pour lever le doute, le plus simple est, bien sûr, d'utiliser la mention « RAS », qui signifie normalement que, quelle que soit sa longueur, une rue a bien été visitée et que rien n'est à signaler.

L'interprétation est plus difficile dans le cas des rues peu renseignées : telle rue a-t-elle été mal visitée, ou n'y a-t-il tout simplement rien à signaler ?

Le choix de ne pas attribuer arbitrairement chaque rue à un seul enquêteur peut laisser des manques, mais offre l'avantage que la même rue pourra avoir été visitée et signalée plusieurs fois. Le croisement d'informations ainsi obtenu conforte le résultat.

Sur le plan qualitatif

Il s'agit d'interpréter le fait observé en vue d'attribuer une note. Cette interprétation peut varier selon le critère d'analyse.
Quels critères pouvons-nous retenir pour cette enquête ?

- sécurité
- confort/inconfort
- praticabilité
- incitativité.

Prenons quelques exemples pour illustrer les différentes appréciations possibles. Nous avons identifié 6 entraves majeures au déplacement des piétons (L - F - R - E - M – T, voir plus haut).

En ce qui concerne la largeur, la consigne donnée aux enquêteurs était de repérer toute valeur inférieure à 80 cm.

Vue sous l'angle de la sécurité, l'incidence de l'étroitesse du trottoir sur la sécurité des piétons est en relation étroite avec l'intensité du trafic automobile.

Un revêtement dégradé va ajouter l'inconfort au danger, ce qui est souvent le cas pour les trottoirs dont la largeur est inférieure à 80 cm.

Lorsque la largeur est supérieure à 80 cm (dans quelques rues, elle peut atteindre 3 m), on constate fréquemment que le cheminement est rendu difficile, voire dangereux, parce que le revêtement est de mauvaise qualité ou parce que des voitures stationnent sur le trottoir ou à cheval sur le trottoir et la chaussée.

Ces quelques exemples montrent le soin qu'il convient d'apporter à l'interprétation des faits observés, le résultat dépendant dans une large mesure des critères retenus, lesquels peuvent, au demeurant, se combiner ou s'additionner.

Enfin, il nous paraît important de signaler un autre aspect dans la lecture des résultats concernant la qualité des trottoirs : c'est le caractère répétitif des obstacles.
Les multiples poteaux qui jalonnent nos trottoirs en sont la manifestation évidente. Nombre de trottoirs dont le revêtement est bon ou satisfaisant deviennent dangereux par la multiplicité des poteaux qui, à intervalles réguliers, réduisent leur largeur jusqu'à obliger les piétons à descendre sur la chaussée. Certaines rues bordées d'arbres présentent souvent le même problème, et donc le même risque.

2. 1. 5. - De la base de données au classement

A partir de la base de données, ont été créés pour chacun des critères retenus au départ (L, R, F, E, M, T) des fichiers spécifiques dans lesquels les rues sont classées par ordre alphabétique.

Chaque rue a ensuite reçu une note déterminée à partir des éléments observés.

Par leur nature même, certains critères ne peuvent pas donner lieu à notation, notamment parce qu'ils n'ont pas un caractère permanent, tels les obstacles mobiles, et tout particulièrement les voitures en stationnement illicite.

Notation

La notation et, partant, le classement des rues, ont donc été effectués à partir des deux critères caractéristiques que sont la largeur (au niveau des obstacles) et l'état du revêtement.

Pour ces deux critères, nous avons retenu quatre niveaux : de 0 à 3, selon l'échelle suivante :

Largeur :
- 0 = > 80 cm
- 1 = de 60 à 79 cm
- 2 = de 40 à 59 cm
- 3 = < 40 cm

Revêtement :
- 0 = bon
- 1 = assez dégradé
- 2 = dégradé
- 3 = très dégradé

Les diagrammes n° 1 et 2 ci-après donnent, en nombre de voies et en kilométrage, la répartition des 267 voies départementales et communales en fonction de la **largeur nominale** de leurs trottoirs (c'est-à-dire sans tenir compte du rétrécissement du fait des obstacles fixes).

Diagramme n° 1

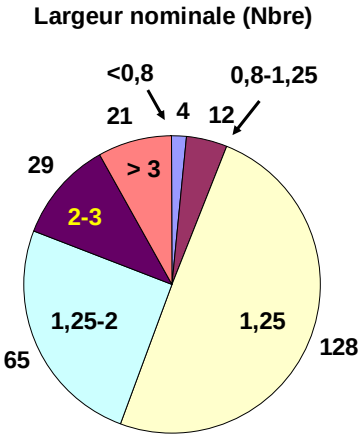
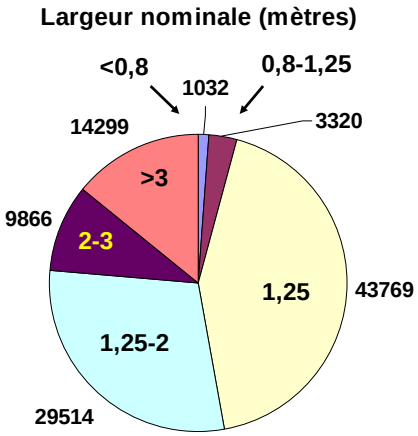


Diagramme n° 2



Les diagrammes ci-dessous donnent la répartition des trottoirs sur la base de la note attribuée en fonction de leur **largeur utile** (c'est-à-dire en tenant compte des obstacles fixes qui s'y trouvent), exprimée en nombre de voies (diagramme n° 3) et en kilométrage (diagramme n° 4).

Diagramme n° 3

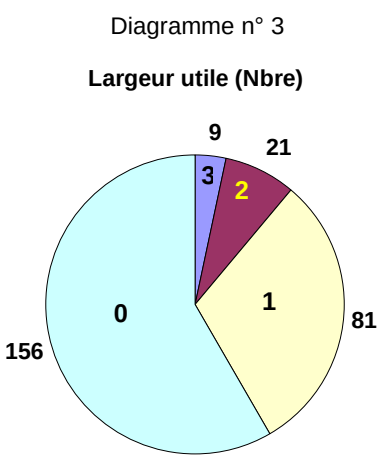
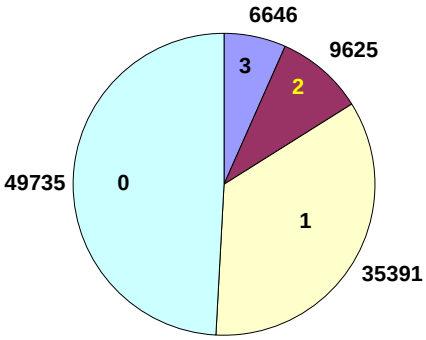


Diagramme n° 4



Une comparaison entre ces deux séries de diagrammes permet de faire le constat suivant :

- Le nombre de voies dont les trottoirs ont une largeur nominale inférieure à 0,80 mètres est seulement de 4, représentant 1 kilomètre (diagrammes n° 1 et 2).

- Par contre, le nombre de voie dont les trottoirs ont une largeur utile inférieure à 0,80 mètres, c'est-à-dire celles ayant obtenues des notes 1, 2 ou 3, est de 81 + 21 + 9 = 111, représentant 51,6 kilomètres, soit la moitié de la voirie de la commune (diagrammes n° 3 et 4).

Cet écart considérable provient à la fois de la présence d'obstacles fixes (poteaux notamment) et du « grignotage » opéré sur tout ou partie de la longueur de la voie au bénéfice de la circulation automobile.

Les diagrammes ci-après donnent la répartition des trottoirs sur la base de la note correspondant à **l'état de leur revêtement**, exprimée en nombre de voies (diagramme n°5) et en kilométrage (diagramme n° 6).

Diagramme n° 5

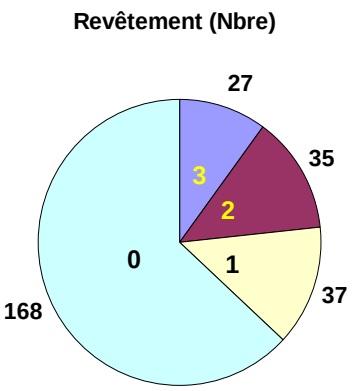
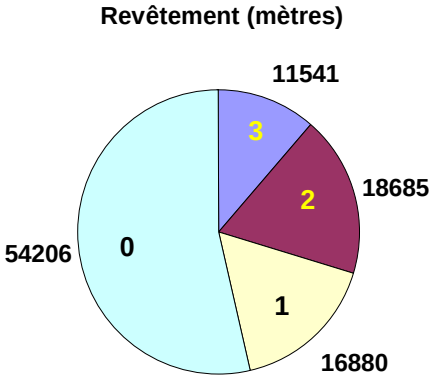


Diagramme n° 6



La comparaison des diagrammes 3 à 6 ci-dessus montre qu'en termes de largeur comme d'état du revêtement, la part des trottoirs insuffisants (notes 1, 2 et 3) est plus grande en kilométrage cumulé qu'en nombre de voies. Le déficit constaté concerne donc des voies importantes. Ce constat vaut également pour les diagrammes 7 et 8 ci-après.

La circulation automobile étant à plusieurs égards un facteur aggravant pour le piéton :

- proximité de véhicules se déplaçant à vitesse (trop) élevée,
- étroitesse de la rue, qui contraint les voitures à serrer le trottoir (souvent étroit, lui aussi). Leur rétroviseur passe alors en surplomb du trottoir et heurte les piétons,
- étroitesse, encombrement ou mauvais état des trottoirs, qui obligent les piétons à descendre sur la chaussée,

nous avons ensuite affecté le résultat d'un coefficient « trafic ».

A cette fin, nous avons utilisé, après actualisation, un document en date du 30.12.96 établi par les services municipaux, quantifiant l'intensité du trafic automobile dans les rues de Savigny. Nous avons retenu les quatre niveaux de notation suivants :

1 = trafic faible 2 = trafic moyen 3 = trafic important 4 = trafic très important

Cette pondération est d'un grand intérêt car elle aidera à fixer des priorités entre diverses propositions et à appréhender les besoins en matière de cheminement piétonnier pratique et sûr.

L'application de ces 3 critères de notation a permis d'établir plusieurs « palmarès » des rues et places, classées en fonction :

- de la largeur utile de leurs trottoirs (L) : (annexe n° 3),
- de l'état du revêtement de leurs trottoirs (R) : (annexe n° 4),
- après pondération en fonction du trafic (L + R x T) : (annexe n° 5).

L et R variant de 0 à 3 et T de 1 à 4, la plage de notation s'étend ainsi

de (0 + 0) x 1 = **1**
à (3 + 3) x 4 = **24**

Pour chacun de ces palmarès, la note la plus élevée correspond à la situation la plus dégradée.

Classement final

Sur la base de la note finale obtenue par application des 3 critères retenus (L + R x T), les 267 sites visités ont été répartis en 6 groupes de gravité décroissante. Cette répartition, avec la part occupée par chaque groupe dans l'ensemble, est donnée par le tableau ci-après.

Groupe	Note	Qualification	Nombre de voies	% du nombre de voies (sur 267)	Longueur (en Km)	% de la longueur totale (101,6 Km)	Remarques
A	10 et +	Très graves difficultés, le plus souvent aggravées par le trafic	12	4,49	11,15	10,9	Nombreux 3 en L et R et gros trafic
B	5 à 9	Très grosses difficultés	13	4,87	9,57	9,35	Nombreux 3 en L ou en R. Trafic moindre
C	3 et 4	Sérieuses difficultés	45	16,85	17,7	17,3	Beaucoup de 3, surtout en R
D	2	Difficultés importantes	29	10,86	12	11,75	Plus de note 3 ; beaucoup de 2 en L ou en R
E	1	Quelques difficultés	48	17,22	14,87	14,6	1 en L ou en R ; trafic faible
F	0	Aucune difficulté	120	44,94	37	36,15	R A S

Les diagrammes ci-après illustrent la répartition entre les 6 groupes, exprimée en nombre de voies (diagramme n° 7) et en kilométrage (diagramme n° 8).

Diagramme n° 7

Classement final (nombre)

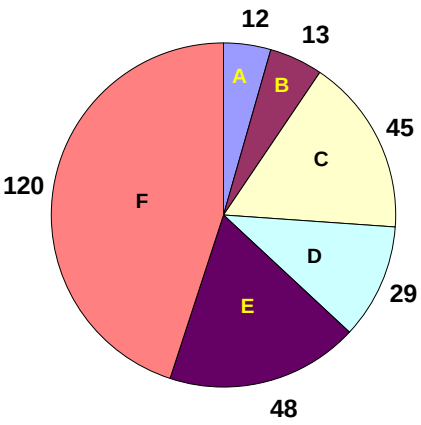
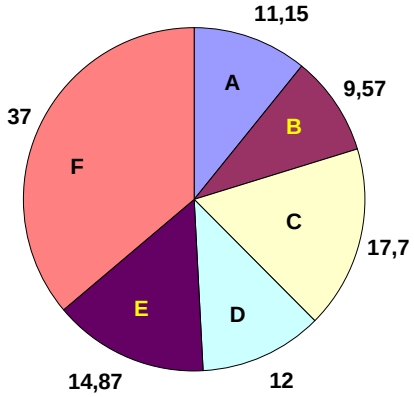


Diagramme n° 8

Classement final (kilomètres)



2. 1. 6. - Commentaires sur les groupes

2. 1. 6. 1. - Les groupes ainsi constitués appellent d'abord quelques remarques générales

GROUPES A et B

Ces deux groupes ont, dans l'ensemble, des caractéristiques assez homogènes.
Les notes R et/ou L sont souvent très mauvaises. L'écart résulte le plus souvent de la prise en compte du trafic, quelquefois important, qui aggrave le score du groupe A.

Groupe **A**		Groupe **B**	
Belges	24	Gambetta	9
Charaintru	18	Palombes	9
Montagne Pavée	18	Vigier	9
Rossays	18	A. Briand	9
Chamberlin	15	Fromenteau	8
Champagne	15	Fontaine Blanche	6
Armée Leclerc	12	Longjumeau	6
Gare (pont SNCF)	12	Roger Salengro	6
Jean Allemane	12	Aubert	5
Paul Sumien	12	Marc Sangnier	5
Prés Saint-Martin	12	Marcellin Berthelot	5
Martinière	10	Orge (Bld)	5
		Procession	5

GROUPE C

Dans ce groupe également, les trottoirs sont de mauvaise qualité, surtout en ce qui concerne leur revêtement, mais ils sont moins pénalisés que dans les 2 groupes précédents car le trafic est moins important.
Dans une rue à trafic faible, la même somme R + L traduit la même médiocrité des trottoirs, mais le risque est moins important.

Le problème de la qualité des trottoirs n'en reste pas moins posé très fortement puisque, entre autres, nous trouvons encore des revêtements très détériorés, voire en **terre battue**. Outre certains trottoirs du groupe B (Fontaine Blanche, Longjumeau, Aubert, Marc Sangnier, Berthelot, Procession), on rencontre encore ce problème pour un certain nombre de trottoirs du groupe C, ainsi les rues : Bosquets, Fruits, Henri Raynaud, Lilas, Princesse, Romain Grimoux, Tourelle, Ampère, Bellevue, Charles Mossler, Egalité, J.J. Rousseau, Primevères, Lavoisier, J.B. Charcot, Epargne.

GROUPE D

Les trottoirs sont parfois médiocres (en largeur aussi bien qu'en revêtement)

4 ont la note 2 en largeur
8 ont la note 2 en revêtement
12 ont une note de 1 à la fois en R et en L

D'une manière générale, les problèmes sont peu graves, parfois ponctuels.

GROUPE E

Les difficultés sont souvent mineures et pourraient dans bien des cas trouver des solutions quasi immédiates ou des aménagements à plus long terme. En revanche, nous regrettons la présence de poteaux EDF plantés en plein milieu du trottoir, pour lesquels les solutions ne sont pas simples.

GROUPE F

C'est le plus important en nombre (près de la moitié). L'état des trottoirs paraît acceptable, encore que des différences importantes existent en terme de largeur et de qualité de revêtement. Il faut rappeler ici que la largeur minimale préconisée par le Ministère de l'Equipement est de 1,40 m.
A Savigny, nous sommes très loin du compte dans bien des cas. Il est vrai que ce minimum idéal n'est pas facile à atteindre partout.

2. 1. 6. 2. - Les rues les plus marquantes de chacun des groupes

RUES DU GROUPE A

Boulevard des Belges
Largeur et revêtement totalement défaillants. Situation aggravée par le fort trafic de cette rue.
Certes, la Vanne pourrait offrir une solution de secours, mais le chemin piétonnier herbeux devient impraticable par mauvais temps.

Bld des Belges

Charaintru
Trottoir inexistant côté Savigny (le long de l'A6), très partiel côté Epinay et défoncé là où existe ; trafic automobile ininterrompu de voitures et de camions de fort tonnage, souvent en manœuvre, surtout depuis la mise en sens unique – nécessaire – de la rue Daniel Niord. La voie est étroite et les croisements sont difficiles. Les piétons y sont en permanence en danger, en particulier dans le sens descendant, car ils ne voient pas arriver les voitures.

Montagne Pavée
Une des rues les plus dangereuses pour les piétons (et même pour les automobilistes). A la fois du fait de la mauvaise qualité des trottoirs et de leur largeur réduite, voire de leur absence, ce qui oblige les piétons à traverser une route très fréquentée, où la visibilité est très limitée : ils courent ainsi un danger quasi permanent.

Chamberlin
Largeur et revêtement médiocres. La largeur est très insuffisante compte tenu de la fréquentation importante des trottoirs (proximité de la gare …).

Champagne
Au moins pour la partie longeant la Vanne : absence totale de trottoir. Seul un chemin herbeux permet aux piétons de circuler quand il fait beau (rapidement boueux en cas de pluie).
Seul le côté impair est habité. Le trottoir est relativement correct jusqu'au n° 41. Ensuite, terre et arbres le rendent impraticable.

Rue de Rossays

Rossays
Largeur des trottoirs et qualité des revêtements : très médiocres, voire nuls à certains endroits. Un important trafic rend cette route très dangereuse pour les piétons.

Armée Leclerc
Largeur des trottoirs très irrégulière, revêtement souvent dégradé et nombreux stationnements illicites. Situation aggravée par un trafic automobile intense, surtout aux heures de pointe.

Gare de Savigny (pont de la rue LJ Mézard)
Le trottoir, large de 80 cm, est en bon état. Mais l'importance du trafic automobile et piétonnier rend ce passage très dangereux et appelle des barrières de protection.

Rue Jean Allemane

Avenue Paul Sumien

Jean Allemane
Le revêtement est bon mais la largeur des trottoirs est souvent ridiculement faible. Le fort trafic automobile (VL et PL) sur cette voie départementale rend la circulation piétonne très dangereuse, surtout pour les enfants, les poussettes et les personnes âgées, et totalement impossible pour les PMR.

Paul Sumien
La largeur des trottoirs est souvent réduite par des poteaux, et surtout des arbres dont les racines dégradent fortement le revêtement. De plus, de fréquents stationnements illicites aggravent encore la situation pour les piétons.

Prés Saint Martin
Une partie des trottoirs est correcte. Mais du N° 54 au pont sur l'Orge, rien ne va plus : largeur souvent très réduite et trottoirs défoncés. La situation est aggravée par le trafic important.

Martinière
Largeur et revêtement de trottoir très médiocres. Parfois absence de trottoir.
Passage sous le pont SNCF très dangereux.

RUES DU GROUPE B

Les trottoirs présentent de graves difficultés, de natures différentes.

Fromenteau
Mêmes problèmes que la rue Paul Sumien (racines d'arbres, poteaux, etc.), mais trafic moins important.

Palombes
Largeur des trottoirs presque correcte, mais revêtement souvent défectueux. Le danger vient surtout du trafic et de nombreux stationnements illicites.

Vigier
Au-delà de la place Saint-Georges, la situation a été nettement améliorée par la réfection de la chaussée et des trottoirs, mais la situation de la partie restante laisse encore beaucoup à désirer.

Aristide Briand
Un des grands axes de Savigny. Largeur et revêtement de trottoirs dans l'ensemble corrects, mais avec des rétrécissements très dangereux, surtout du fait d'un trafic automobile intense.

Fontaine Blanche
Largeur des trottoirs faible. Revêtement très dégradé. Pose problème aux piétons qui se rendent à la gare ou en reviennent. Trafic automobile important aux heures de pointe.

Gambetta
Largeur parfois modeste, revêtement défaillant. Le cheminement des piétons est rendu dangereux par l'importante circulation automobile et le stationnement anarchique.

Rue de la Fontaine Blanche

Gabriel Péri
Largeur des trottoirs et revêtement défaillants. Nombreux stationnements illicites, avec un trafic important, rendant la circulation piétonne inconfortable et peu sûre.

Longjumeau
Trottoirs souvent larges, mais leur revêtement est totalement dégradé, souvent même en terre.

Roger Salengro
Le trafic automobile rend la circulation des piétons peu sécurisante, sur des trottoirs médiocres. Nombreux stationnements illicites.

Auber
Petite rue au trottoir très dégradé et peu large.

Rue Marcellin Berthelot

Marc Sangnier
Dans un état affligeant. Très dangereuse au niveau du passage sous la voie ferrée (nombreux enfants).

Marcellin Berthelot
Trottoirs en terre et recouverts d'herbe, très inconfortables.

Boulevard de l'Orge
Largeur et revêtement des trottoirs très médiocres (situation aggravée récemment par les travaux SNCF).

Procession
Petite rue aux trottoirs également peu larges et dégradés.

QUELQUES RUES DU GROUPE C

Souvent, les trottoirs présentent des difficultés sérieuses, soit en largeur, soit en revêtement. On peut distinguer deux types de rues :

- celles au trafic réduit, mais avec des trottoirs souvent peu larges et très détériorés (H. Barbusse, Cité du Panorama, Poiriers..),
- celles qui offrent des largeurs de trottoir plus ou moins correctes, mais dont le revêtement est très dégradé (Bosquets, Fruits, H. Raynaud, Princesse, Romain Grimoux, Ampère, Lilas, Tourelle, rue de Bellevue, Egalité, J.J. Rousseau, Charles Mossler...).

QUELQUES RUES DU GROUPE D

Comme il a été dit précédemment, certaines rues présentent des difficultés parfois importantes en largeur ou en revêtement.
Pour la largeur, on peut citer : Ribot, Belle Gabrielle, Chemin de Juvisy, Mont-Blanc.
Concernant le revêtement : Amandiers, Bleuets, Bois, Gay-Lussac, Liberté, Mirabeau, Pasteur, Rosiers.

RUES DES GROUPES E ET F

Pas de commentaire particulier.

2. 1. 7. - Entraves n'entrant qu'indirectement dans la notation

Comme il a été dit précédemment, l'enquête a permis de constater la présence d'entraves aux déplacements piétonniers qui, par leur nature même, ne peuvent pas entrer directement dans la notation ayant permis d'établir le classement.

LE STATIONNEMENT ILLICITE

L'arrêté du Maire *« portant règlement général de la circulation et du stationnement sur le territoire communal »* en date du 21.02.1994 stipule en son article 16 que *« le stationnement de tout véhicule est interdit sur les trottoirs. Toutefois, le stationnement sur le trottoir est toléré sur les places matérialisées à cet effet dans les voies suivantes : avenue Carnot, avenue Gambetta et avenue Roger Salengro. »*

Le nombre très important de signalements auquel le stationnement illicite des véhicules automobiles a donné lieu dans le cours de l'enquête (123) montre qu'il s'agit là d'un problème particulièrement préoccupant, qui trouve sa source chez les automobilistes, mais dont l'ampleur – et les solutions – relèvent également des autorités communales.

De la part des automobilistes, il s'agit bien sûr d'un manque de civisme et de respect des autres, parfois aussi d'une méconnaissance des règles.

Du côté de la commune, l'offre de places de stationnement est très inférieure aux besoins et la volonté de sanctionner n'est sans doute pas suffisante.

Nous reviendrons plus en détail sur cet aspect important de la vie quotidienne au § 2.2. Propositions.

Avenue Paul Sumien

LES OBSTACLES FIXES

Ils font l'objet de nombreux signalements (136). Ce sont essentiellement des poteaux et des arbres. Dans la mesure où ils sont répétitifs, ces obstacles ont été pris en compte dans la dimension des trottoirs. En d'autres termes, il nous est apparu opportun de distinguer la largeur nominale de la largeur utile (cf. diagrammes n° 1 à 4, ci-dessus).

Les poteaux

EDF, PTT, éclairage public, signalisation : ils sont partout. D'une manière générale, ils enlaidissent nos villes et contribuent pour beaucoup à la réduction de la largeur utile de nos trottoirs.
Si, comme nous l'avons vu, certains trottoirs sont de fait étroits, ce sont souvent les poteaux qui réduisent les largeurs à des intervalles plus ou moins réguliers, ce qui pénalise les piétons, et plus encore les poussettes, les landaus et les personnes à mobilité réduite.

Les arbres

Certains trottoirs de Savigny (notamment Fromenteau, Sumien, Mossler) sont sévèrement dégradés par des racines. Faut-il pour autant supprimer les arbres ?
Sûrement pas, au regard de réalisations satisfaisantes sur certains trottoirs (Ch. de Gaulle, Chateaubriand, Anatole France, par exemple).

Rue Fromenteau

2. 1. 8. - Quelques remarques complémentaires

- **Eclairage public**

Il n'y a eu pratiquement aucun signalement concernant l'éclairage public.
Soit les enquêtes ont été faites de jour, soit tout va très bien. Sur ce point, nous ne sommes donc pas en mesure de porter un jugement, ni a fortiori de soumettre des propositions.

- **Traversées de rues**

Il s'agit des passages protégés. Ils sont dans l'ensemble satisfaisants, bien que certains soient mal signalés ou aboutissent sur des pots de fleurs ou des aires de stationnement (par exemple, square Georges Brassens, angle rue Voltaire-boulevard A. Briand ou Grande Rue, face à l'immeuble Camille Claudel).
Il y aurait cependant grand intérêt à reprendre systématiquement l'examen de cet aspect – fondamental – pour la circulation des piétons (notamment des PMR) et pour leur sécurité.

Les signalements sont peu nombreux. Et pourtant bien des failles apparaissent à ce niveau pour ceux et celles qui ont une pratique piétonnière. Dans une perspective de sécurisation des piétons, ce point mériterait une étude beaucoup plus poussée (qui a peut-être été faite dans le cadre de l'enquête exécutée à la demande de la Municipalité ?).

- **Bordures de trottoirs**

Un certain nombre de remarques nous ont été faites pour signaler, soit leur dégradation, soit leur manque de visibilité : hauteur trop faible ou, à l'inverse, excessive, qui peut provoquer des accidents pour les personnes âgées.
Il faudrait des seuils abaissés aux carrefours et aux intersections des rues (sécurité pour les poussettes, fauteuils, personnes âgées…).

- **Bateaux**

Deux problèmes sont assez fréquemment signalés :

- ils ont parfois une trop forte **déclivité**, ce qui les rend dangereux surtout pour les personnes en fauteuil roulant (risque de basculement). Il est curieux de constater que l'on continue à utiliser des aménagements prévus pour les voitures hippomobiles.

- le recouvrement des **caniveaux** pour faciliter l'accès des particuliers à leur garage. Même si le propriétaire aménage un conduit, l'écoulement se fait souvent moins bien et provoque l'accumulation d'eau et de divers détritus. Lors des orages, ce conduit contrarie l'écoulement et aggrave le risque d'inondation dans les secteurs sensibles.
Lorsqu'elles forment une arête vive, les extrémités du conduit peuvent en outre être dangereuses et faire chuter cyclistes et cyclomotoristes.
Il faut noter que ces dispositifs ne sont pas autorisés dans la commune (cf. arrêté municipal du 21.11.1995, article II n° 6….), mais qu'ils font l'objet d'une tolérance.

Rue Romain Grimoux

- **Affichage des noms de rues**

Le nom des rues n'est pas affiché à chaque intersection, ce qui ne facilite pas les déplacements de tous les usagers de la voie publique, qu'ils soient motorisés ou non. Les exemples sont multiples.

2. 2. - Les propositions

Après avoir rappelé les principales caractéristiques du terrain sur lequel les améliorations s'appliqueront, nous exposerons les raisons qui nous ont conduits à distinguer trois types d'action, selon qu'il s'agit :

- d'interventions d'urgence destinées à remédier à des anomalies criantes, dans bien des cas « accidentogènes », susceptibles donc d'être à l'origine de dommages pouvant mettre en jeu la responsabilité de la commune,
- d'actions à caractère général, valables sur l'ensemble du territoire de la commune,
- d'une panoplie de pistes à explorer en profondeur et qui trouveront place dans une stratégie municipale d'amélioration des déplacements à l'intérieur de notre cité.

2. 2. 1. - Le terrain

La ville de Savigny est peuplée de plus de 36 000 habitants et s'étend sur 696 hectares. Elle compte 305 voies (départementales, communales et privées) d'une longueur totale de quelque 111 kilomètres.

Elle est traversée – découpée, pourrait-on dire - par l'autoroute A6 et la voie ferrée, ainsi que par un réseau d'axes routiers orientés approximativement N-S et E-O, qui lui apportent un important trafic automobile de transit – avec les nuisances correspondantes - concentré sur quelques axes reliant pour l'essentiel des secteurs résidentiels aux bassins d'emploi et qui accroît le risque pour la circulation piétonne.

Comme un grand nombre de villes de moyenne banlieue, Savigny est aujourd'hui à l'étroit dans son territoire et ne dispose d'aucun espace libre important, alors que sa population continue d'augmenter.

La ville comprend plusieurs types d'habitat, notamment :

- le vieux Savigny, concentré autour de la gare,
- les quartiers pavillonnaires, peu denses, répartis sur l'ensemble de la ville,
- les grands collectifs : Grand Vaux, Grand Val, Les Tilleuls, les Prés Saint-Martin …,
- les grandes résidences privées : Clair Village, ZAC des Gâtines, au nord-ouest,
- les petits collectifs, souvent situés le long des axes routiers traversant.

En ce qui concerne les circulations locales de tous types (piétons, deux roues, voitures, transports en commun, …), l'ensemble gare + lycée est le principal pôle de concentration.
Aucune évolution à la baisse n'est à attendre, sauf, peut-être, après la mise en service de la nouvelle gare d'Epinay-sur-Orge (qui assurera la correspondance entre la ligne C et la future Tangentielle sud), vers laquelle devrait se reporter une partie du trafic s'écoulant actuellement par la gare de Savigny. Sa réalisation ne cesse cependant de reculer dans le temps.

Les centres d'activité générant des flux importants de circulation piétonne : gare, centre administratif, marchés, zones commerçantes et d'activité, équipements collectifs (écoles, stades, gymnases, salles de spectacles) sont très dispersés sur le territoire de la commune. Les cheminements correspondants sont multiples et forment un réseau complexe, mais il n'existe à notre connaissance aucune information quantifiée sur leur implantation et le nombre de ceux qui les empruntent.

Le réseau des transports en commun ne dessert pas suffisamment l'ensemble de la commune. Le territoire communal est vaste et les TC devront devenir une alternative indispensable à la voiture personnelle, qu'en dépit des difficultés de stationnement, tout incite actuellement à utiliser : étendue de la commune, implantation éclatée des centres d'activité, couverture insuffisante des transports collectifs, présence de grands centres commerciaux dans les communes voisines,...

2. 2. 2. - Des propositions diversifiées

Nos propositions sont fondées sur un état des lieux. Celui que nous avons dressé, aussi précis que possible, devra s'enrichir d'apports nouveaux après échange avec les opérateurs en charge du PLD.

Ainsi que nous l'avons déjà mentionné, la démarche d'ELAN - Savigny Environnement s'inscrit dans le cadre et les perspectives du Plan Local des Déplacements (PLD), une démarche citoyenne impliquant une large participation : élus, services techniques, Etat et collectivités, secteur associatif agréé, ...

La somme de toutes nos propositions constitue, nous en sommes bien conscients, un programme de travaux trop important pour être réalisé immédiatement.
Nous avons donc établi un ordre de priorité, qui repose sur la combinaison des trois critères suivants :

- la **sécurité** : elle confère aux mesures correctives un caractère d'urgence qui doit reléguer le coût au second plan. De plus, la responsabilité civile, voire pénale, de la collectivité peut être directement engagée dans certains accidents.

- le **coût** : il agit le plus souvent comme un élément dissuasif et, partant, retardant. Dans certains cas cependant, des améliorations déterminantes, qui n'exigent pas un budget important et font essentiellement appel au bon sens et au civisme, sont aisément réalisables.

- les **délais** : ils sont généralement la somme du temps nécessaire au déroulement des procédures juridiques, réglementaires et financières et à l'exécution des travaux. Ce sont des contraintes classiques, que savent gérer les services compétents.

2. 2. 3. - Des interventions ponctuelles hiérarchisées

Des travaux très importants et très coûteux seraient nécessaires pour obtenir rapidement une situation satisfaisante dans toutes les voies de la ville, étant donné l'infrastructure actuelle. Néanmoins, des aménagements doivent et peuvent être entrepris sans délai.

Examiné à la lumière des trois critères ci-dessus, le classement établi à l'issue de l'enquête nous conduit à présenter 4 séries de propositions destinées à porter remède aux anomalies constatées.

Première série

Il s'agit de véritables « **points noirs** », c'est-à-dire de trottoirs pouvant être qualifiés de « très dangereux », pour lesquels une intervention d'urgence s'impose, notamment en raison du trafic intense de la rue qu'ils bordent. Ils méritent une **priorité absolue**, le facteur « coût » devant s'effacer devant la sécurité.

On les trouve essentiellement dans le groupe A

- Boulevard des Belges
- Rue de la Montagne Pavée
- Rue Chamberlin
- Rue de Champagne
- Rue des Rossays
- Rue Jean Allemane
- Rue de la Martinière
- Rue des Prés-Saint-Martin (du n° 54 au pont de l'Orge)

Rue de Champagne

L'effort doit porter sur les aspects suivants :

- Refaire le **revêtement** - totalement dégradé ou inexistant - des trottoirs (à l'exception de la rue Jean Allemane). Les trottoirs de cette rue sont de bonne qualité, mais certains secteurs ont une largeur très faible (de l'ordre de 40 cm) et sont donc inutilisables par une poussette ou une personne à mobilité réduite. Le trafic particulièrement intense, avec de nombreux poids lourds, en fait une des voies les plus dangereuses de Savigny pour les piétons. En ce qui concerne le secteur boulevard des Belges / rue de Champagne longeant la Vanne des Eaux, la meilleure solution serait sans doute d'aménager un **vrai** chemin piétonnier, utilisable par tous les temps et accessible à tous (et notamment les PMR). La SAGEP semble très bien disposée à l'égard de toute action de cette nature.

Rue de Rossays

- Pour les rues très étroites, envisager un **trottoir unique** assez large pour permettre une circulation confortable et sécurisée pour tous. Du côté opposé, il faudrait maintenir pour les riverains un mini-trottoir muni de barrières de sécurité. Il va de soi que ces rues seraient obligatoirement en zone 30. Il nous semble qu'un aménagement de ce type aurait apporté davantage à la rue Vigier.

- Implanter des **barrières de sécurité** aux endroits les plus dangereux : rue Vigier (en dehors de la place Faidherbe, dont l'aménagement récent constitue un progrès certain), rue des Rossays, rue de la Martinière (où des plots ont été installés), ainsi qu'au niveau des passages sous les ponts SNCF des rues de la Martinière et LJ. Mézard.

- **Réduire la vitesse** de circulation des véhicules automobiles. Une mesure immédiatement applicable – et dont le coût devrait être modéré – consiste à **créer des « zones 30 ».** Pour

être efficace, elle doit évidemment être accompagnée de contrôles réguliers et suivis d'actions combinant les mesures éducatives et répressives, en mettant l'accent sur la responsabilité du conducteur contrevenant en cas d'accident.

Compte tenu de leur dangerosité potentielle élevée, ces rues méritent de bénéficier d'une priorité absolue. Des mesures provisoires d'urgence doivent être immédiatement mises en place en attendant que soient définies les solutions les mieux adaptées. Provisoires ou définitives, les améliorations apportées à la circulation des piétons doivent être définies en liaison avec les résultats de l'étude sur la circulation automobile réalisée à la demande de la Commune.

Deuxième série

Nos propositions concernent quelques rues des groupes B et C. Il s'agit là de trottoirs souvent très dégradés et dont beaucoup sont encore en terre. Ils doivent être refaits, mais leur dangerosité est quelque peu atténuée par le niveau moindre du trafic automobile.

De trop nombreux trottoirs de notre commune sont encore en terre. Il s'agit des rues suivantes :

Amandiers	Fruits	Orge (bld)
Ampère	Longjumeau	Primevères
Aubert	Henri Raynaud	Princesse
Bellevue (rue)	JB Charcot	Procession
Bosquets	JJ Rousseau	Romain
Charaintru	Lavoisier	Grimoux
Egalité	Lilas	Rosiers
Epargne	Marc Sangnier	Rossays
Fontaine	Marcellin	Tourelle
Blanche	Berthelot	Vigier

Même si le trafic automobile y est moins important que dans le groupe précédent, les trottoirs doivent être refaits car, dans leur état actuel, ils représentent un danger réel pour les piétons, en particulier pour les personnes âgées ou peu valides. Pour les PMR, ils sont pratiquement inaccessibles.

En raison de son coût, l'exécution d'un programme de réfection aboutissant notamment à la disparition des trottoirs en terre pourra être étalée dans le temps - à condition toutefois que ce délai reste raisonnable - en s'efforçant de le faire coïncider avec les restructurations de chaussées.

Rue de Bellevue

Rue Romain Grimoux

Rue Aubert

Bien qu'ils ne soient pas mentionnés ci-dessus, les trottoirs de l'avenue de l'Armée Leclerc sont par places fortement dégradés, au point de contraindre les piétons à en descendre pour marcher sur une chaussée particulièrement fréquentée.

Troisième série

Elle concerne des problèmes relativement difficiles à traiter, notamment en ce qui concerne les rues bordées d**'arbres** comme Fromenteau, Sumien, Charles Mossler et Gambetta.

A côté de l'agrément qu'ils apportent, ces arbres ont, le plus souvent, le double inconvénient de réduire la largeur utile du trottoir et d'en dégrader fortement le revêtement.

Ces rues présentent un danger particulier pour les personnes âgées et les parents avec poussettes, qui sont parfois obligés de descendre sur une chaussée où les voitures circulent souvent beaucoup trop vite. Il va de soi que ce type de trottoir est à peu près impraticable pour des infirmes ou des PMR se déplaçant en fauteuil roulant.

Quelles améliorations apporter ?
Couper les arbres gênants susciterait à coup sûr de vifs mécontentements, aisément compréhensibles.
Remplacer les arbres existants par des essences mieux adaptées (racines moins invasives, notamment) et plantés à des emplacements bien choisis paraît une solution séduisante, mais le coût d'une telle opération risque d'être assez lourd.
En tout état de cause, une concertation préalable avec les riverains est indispensable.

La situation n'est cependant pas sans issue. Dans un certain nombre de rues, la question des arbres a été traitée de manière tout à fait satisfaisante. La rue Anatole France et l'avenue Charles de Gaulle sont à cet égard exemplaires.

Dans l'immédiat, le problème se pose du traitement des trottoirs sérieusement dégradés par les racines. Les Services Techniques compétents sont les plus à même de trouver les meilleures solutions.
Dans l'avenir, il faudrait veiller à ce que toute plantation soit réalisée en tenant compte de l'évolution du végétal. Il doit exister des essences aux racines moins dévastatrices ou au ramures moins envahissantes.

Rue Anatole France

Quatrième série

La quatrième série de propositions concerne, en gros, les groupes D et E de notre classement.
En général, les difficultés relevées ne concernent pas toute la rue, mais seulement un tronçon de celle-ci, voire un point précis et limité.
Selon la nature du problème (poteau très gênant, dégradation ponctuelle du revêtement, envahissement par des frondaisons, etc…), des solutions peuvent être trouvées assez aisément pour que le trottoir redevienne sûr et confortable.

2. 2. 4. - Traiter deux questions cruciales

Comme déjà signalé plus haut, l'enquête a mis en évidence deux difficultés, présentes sur l'ensemble de la commune, qui affectent largement la sécurité et le confort des déplacements piétonniers. Elles ne sont pas de même nature et nécessiteront donc des traitements différents. Il s'agit des obstacles fixes et du stationnement illicite.

Les obstacles fixes

Nombre de trottoirs saviniens voient leur largeur utile amputée dans des proportions variables par une multiplicité d'obstacles répétitifs, implantés à intervalles plus ou moins réguliers, que sont les poteaux de toute nature (EDF, éclairage, signalisation routière, …). (voir état détaillé en annexe n° 7)
Cette réduction de la largeur utile est d'autant plus sensible qu'à Savigny, la dimension courante des trottoirs est de 1,25 m, ce qui est inférieur à la valeur minimale de 1,40 m préconisée lors de la création de trottoirs nouveaux.

En obligeant à descendre sur la chaussée, un trottoir trop étroit rend dangereux le cheminement des piétons qui poussent un landau ou tirent un caddie ; il est en outre inaccessible pour les PMR.

Comment résoudre ce problème ?
D'abord, en faisant preuve de plus d'attention et de bon sens lors des remplacements ou des implantations futures de poteaux. Dans bien des cas, seul un manque évident de réflexion et de coordination peut expliquer la situation actuelle.
Il n'est certainement pas impensable d'imposer, à EDF entre autres, de revoir l'implantation de certains poteaux qui obstruent presque entièrement le passage.
Dans une phase transitoire, il faudrait aboutir à ce qu'un seul et même support soit utilisé par les différents gestionnaires (EDF, PTT, éclairage public, câble …), notamment en levant les éventuels obstacles d'ordre réglementaire.
A terme, l'enfouissement supprimera la plupart de ces obstacles (et constituera une amélioration certaine sur le plan esthétique) mais ne réglera pas le cas des supports d'éclairage et de signalisation routière.

Sans attendre ces jours heureux, une gestion intelligente de ces supports par les services gestionnaires des réseaux d'utilité publique et les responsables du domaine public (regroupement de plusieurs opérateurs sur un même poteau, par ex.) est à appliquer sans délai.

Le stationnement illicite

Dans notre commune – comme dans tant d'autres – c'est un problème d'une gravité particulière, que traduisent bien les nombreux signalements qui s'y rapportent : les voitures sont garées, soit entièrement sur le trottoir, soit à cheval sur trottoir et chaussée, et empêchent le passage des piétons.
Avec la vitesse excessive, cet aspect du comportement des automobilistes est ressenti par nos enquêteurs, et bien au-delà, comme un problème de plus en plus préoccupant.

Le fait, paradoxal, que les plaignants sont parfois aussi les coupables n'enlève rien à l'acuité du problème.
Nous nous trouvons en face d'une manifestation patente d'incivisme liée à un individualisme affiché.

Là où il est possible, le stationnement en bordure de trottoir offre un double avantage :

- pour le piéton, les voitures en stationnement constituent une véritable barrière de protection contre la circulation,
- le rétrécissement de la chaussée qui en résulte oblige les automobilistes à réduire leur vitesse, surtout lors des croisements.

Le stationnement illicite est en tout cas un phénomène contagieux car une voiture mal garée incite les autres automobilistes à faire de même. Il faut donc le combattre. Comment ?

- Par une meilleure information ? Peut-être. Mais chacun est censé connaître les règles en la matière et de fait chacun les connaît peu ou prou.

- Par une meilleure prise de conscience ? Sûrement. Les règles étant le plus souvent connues, il ne s'agit plus que d'aider à les mettre en pratique.

- Par des mesures incitatives : demander aux propriétaires de garages de rentrer leur véhicule au lieu de le laisser dans la rue.

Néanmoins, au-delà de ces étapes nécessaires, on ne fera pas l'économie de mesures de dissuasion :

- passive, à l'aide de plots (métalliques ou en béton). Cette solution n'est pas toujours appropriée et des dispositifs de ce type mordraient fréquemment sur l'espace piétonnier, devenant eux-mêmes source de danger,
- active : un contrôle policier, assorti de mesures d'avertissement, puis de sanctions.

Si l'on en croit nos constatations, rien n'est fait à Savigny – ou si peu. Manque de volonté des donneurs d'ordre, moyens insuffisants ? Il est vrai que la démarche peut être impopulaire et ressentie comme une entrave à la liberté individuelle.
Le respect des règles de stationnement est, certes, une obligation civique, mais faire respecter la Loi demeure une obligation entrant dans la mission des autorités.

Le respect des règles de stationnement peut être obtenu par des mesures peu coûteuses, susceptibles d'être mises en œuvre rapidement car elles ne dépendent que de l'affirmation de la volonté claire d'y parvenir.

Ainsi qu'on vient de le voir, la question du stationnement automobile a de lourdes répercussions sur la circulation des piétons. Son examen trouve cependant sa place dans toute étude concernant le trafic automobile (circulation et stationnement). Nos observations et nos suggestions devraient venir compléter celles faites dans le cadre de l'étude exécutée récemment à la demande de la Commune, dont nous ne connaissons pas le résultat à ce jour.

2. 2. 5. - Des pistes à explorer

Elles sont nombreuses et de natures différentes. Avant de les énumérer, il nous paraît utile de mettre l'accent sur trois d'entre elles, différentes mais complémentaires, et qui apporteraient beaucoup aux circulations douces :

Première suggestion : un cité-bus

Ce dispositif fonctionne à la satisfaction de tous dans de nombreuses villes de province. Assurant une desserte locale fine complémentaire du réseau RATP, il pourrait être intercommunal et raccordé à ce qui existe déjà dans des villes voisines,.
Le besoin est à étudier par les services sociaux de la Commune (personnes âgées, etc.) et le véhicule adapté au besoin (minibus).
Le (ou les(circuit(s) peuvent assurer, à certaines heures, un transport depuis les divers quartiers éloignés vers les centres administratifs et commerciaux : poste, mairie, impôts, commerces, marchés, gare SNCF, salle des fêtes, et pourquoi pas, cinéma, en fonction des besoins mis en évidence. Il peut paraître paradoxal de préconiser un dispositif qui ajoute à la circulation automobile, mais il s'agit, au contraire, de réduire l'usage de la voiture particulière au profit du transport collectif. En effet, certains quartiers excentrés de Savigny sont éloignés, le climat de notre région n'est pas toujours propice à la promenade, les longues marches peuvent être difficiles pour certaines populations et cette formule facilite l'accès aux divers centres d'intérêt : économiques, commerciaux ou culturels.

Deuxième suggestion : remettre à l'honneur les cheminements piétonniers.

Certains existent déjà (voir annexe n° 8), quelques autres peuvent être créés en utilisant l'existant plus astucieusement, en l'aménageant ou en en assurant un entretien régulier. Ces chemins peuvent améliorer l'accès piéton à certains centres très encombrés et où le parking est difficile : gare, services administratifs, etc.

A titre d'exemples : deux cheminements piétonniers qui, bien aménagés, faciliteraient une « circulation douce » dans le bas de Savigny (secteur des bords de l'Orge – Rossays).

- Le premier cheminement est réalisable immédiatement. Il suffit d'ouvrir une porte pour faire respecter le droit de passage coutumier entre le « Passage des Jardins » et la rue de Morsang.

- Le deuxième cheminement est à créer, sur un terrain appartenant à la municipalité de Savigny et jouxtant l'Orge. Ce passage permettrait l'accès aux rives de l'Orge et au Parc du Château, ainsi qu'au centre commercial d'Epinay.

de la rue Ch. Grangier à l'Orge

Raccorder la rue Grangier à la Promenade de l'Orge rendrait plus propre le bas de la rue et permettrait de réaliser un cheminement plus direct pour aller au centre commercial d'Epinay tout en se promenant.

L'initiative probablement la plus utile consisterait à aménager sur l'essentiel de la Vanne un sentier piétonnier digne de ce nom.
Parmi ceux qui existent, il s'agit surtout de raccourcis permettant d'éviter des détours plus ou moins importants.

Troisième suggestion : améliorer les conditions d'accès aux écoles :

Repenser les déplacements de ou vers l'école. C'est simple dans le principe, mais sûrement difficile à faire vivre. Tous les parents connaissent ces embouteillages sans fin aux entrées et sorties d 'école. Accompagner les enfants en voiture, est-ce une nécessité absolue ? Sûrement pas, mais encore faudrait-il trouver des moyens de remplacement adéquats et que les parents soient assurés que leur enfant peut aller à l'école à pied ou en vélo en toute sécurité.

Une réponse prometteuse à cette question semble être l' **« écomobilité scolaire »**.
De quoi s'agit-il ? D'organiser et de gérer un ramassage scolaire non motorisé dans lequel des adultes accompagnent les enfants à l'école à pied ou à vélo. Une fois ce principe de bon sens énoncé, il reste à l'appliquer. Ce n'est certainement pas aisé, mais c'est réalisable et cela fonctionne déjà en différents endroits. D'autre part, lorsque la voiture est inévitable, une action auprès des parents d'élèves et de leurs associations devrait encourager le co-voiturage des enfants et éviter le transport individuel systématique.
D'autres pistes à explorer :

Nous les avons regroupées autour de 2 thèmes majeurs :

Le stationnement

- Amélioration des conditions de parking aux secteurs à forte fréquentation (créations, parking gare …),
- Utilisation d'espace libre pour parking SNCF (gare de marchandises),
- stationnement de courte durée,
- stationnement hors voirie,
- voies réservées aux résidents,
- surveillance et répression des infractions,
- tarifs préférentiels pour les résidents,
- places supplémentaires pour les handicapés,
- places pour livraisons et interventions d'urgence (médecins …),
- politique des tarifs (préférentiels, exemple parking gare SNCF actuellement sous-utilisé).

Les déplacements

- faire respecter les limitations de vitesse,
- réduire la largeur de voies à traverser (îlots refuges),
- éviter les grands giratoires en ville,
- aménager les feux pour les mal voyants,
- aménager des sas de présélection,
- choisir soigneusement le mobilier urbain et ses emplacements,
- jalonner des itinéraires,
- créer des réseaux vers les gares (R = 800 m),
- moduler la hauteur des trottoirs,
- modifier le réglage des feux,
- améliorer le marquage au sol,
- implanter barrières, rampes, plots…

Par leur diversité, ces thèmes impliquent des acteurs aux compétences variées. Il n'est pas de la responsabilité de l'association de les mettre en œuvre, mais elle souhaite participer activement à la réflexion globale qui y conduira.

L'exploration de ces pistes et leur mise en œuvre dépend essentiellement d'une volonté politique appuyée par quelques moyens. Toutes ne nécessitent pas des investissements lourds. Pour la plupart d'entre elles, il s'agira davantage de conviction, de pédagogie et d'un peu d'astuce.

Parmi les mesures ne mobilisant aucun investissement, on peut également penser à une action faisant appel au civisme aux propriétaires de chiens, dont les déjections ne contribuent pas à l'agrément de nos trottoirs.

Le co-voiturage n'est pas une piste majeure à explorer dans le cadre de cette étude qui reste à vocation locale. Il serait cependant d'un grand intérêt dans le cadre d'une étude sur les déplacements domicile - lieu de travail des Franciliens, notamment vers Paris (se référer aux polémiques actuelles sur les encombrements de la capitale… qui seraient en majorité dus aux véhicules des banlieusards travaillant à Paris). Ce problème dépasse largement notre propos, mais il est évident qu'une action d'envergure au niveau de l'Ile de France devrait être entreprise pour encourager le regroupement de personnes se dirigeant à la même heure vers le même endroit… question de bon sens mais évolution difficile des mentalités.

Enfin nous n'oublions pas qu'un des atouts majeurs du rééquilibrage des modes de circulation est de valoriser davantage **le transport en commun**. Le réseau existant doit être sécurisé, adapté et amélioré, tant en matière de desserte que de type de véhicules utilisés. Une réflexion approfondie s'impose. Elle doit être prise en compte au niveau du PDL (local) et du PDU (inter-communal).

Ce qu'on peut voir chez nous …

… et ailleurs

3 - LES AUTRES MODES DOUX

Le second volet de notre étude est consacré aux autres modes de circulation douce : roller et vélo. L'un et l'autre s'effectuent sur roues, comme la voiture, avec laquelle ils sont fréquemment amenés à partager la chaussée, mais ils gardent la vulnérabilité du piéton, accentuée par la vitesse et par la promiscuité des carrosseries.

3. 1. - Le roller

Il concerne a priori un public restreint, plutôt jeune et sportif. Objet de loisir, il sert également aux déplacements utilitaires.

Il offre en effet des avantages incontestables : le véhicule est léger, d'un coût abordable, peu encombrant et facile à garer.

Son utilisateur est perçu comme un hybride de cycliste et de piéton et son statut juridique n'est pas très clair. Proche du vélo par la présence de roues et la vitesse de déplacement qu'il permet, il est néanmoins assimilé à un piéton par le Code de la Route.

A Savigny, cependant, la pratique du roller semble inexistante. Plusieurs explications sont possibles :

- l'état des trottoirs,
- l'absence de « sites propres » qu'ils pourraient partager avec les vélos,
- le relief d'une partie de la commune,
- l'âge moyen de la population,

et sans doute d'autres encore.

Tout ce qui a été dit au chapitre précédent à propos des piétons vaut également pour les rollers, surtout ce qui concerne l'état du revêtement. La qualité du revêtement permettant la pratique du roller conviendra à plus forte raison pour tous les autres usages (si c'est bon pour un roller, c'est bon pour un vélo, une chaise roulante, une poussette, et aussi un piéton).

La création de sites propres paraissant particulièrement difficile en raison notamment du manque de place disponible, du moins dans la situation actuelle, la solution pourrait consister en des aménagements mixtes (piéton-roller ou vélo-roller), selon des modalités à définir soigneusement.

3. 2. - Le vélo

La ville de Savigny n'offre aucun moyen spécifique pour la circulation des cyclistes, tels que piste, aménagement sur la chaussée, carrefour organisé, parc sécurisé,...
Qu'il s'agisse d'un usage familial ou sportif de la bicyclette, circuler à vélo dans notre commune reste une pratique dangereuse, à la fois du fait de l'inconscience de nombreux automobilistes et du manque patent d'infrastructures adaptées.

Nous avons conscience que cette question est particulièrement ardue dans un contexte urbain non adapté à l'évolution générale des modes de vie et des pratiques des citadins. Pour autant, il

ne faut pas abdiquer et des solutions sont sûrement possibles pour, au moins, améliorer l'existant.

Favoriser l'usage de la bicyclette permettrait à coup sûr de réduire l'utilisation de la voiture sur de petites distances et contribuerait ainsi à un meilleur équilibre des modes de déplacement, avec tous les avantages individuels et collectifs qui en découleraient.

Au niveau départemental, les pratiquants du vélo sportif ou du cyclotourisme (tout aussi motivés par les problèmes d'aménagement et de sécurité dans la ville) ont créé des collectifs sécurité. Ils étudient ces questions en relation très étroite avec le Conseil Général. Celui-ci vient d'adopter le « Schéma directeur des circulations douces », qui prend en compte la création d'itinéraires spécifiques, leur entretien et bien sûr les questions de sécurité.

A Savigny, l'A.C.S. (AMICALE CYCLO DE SAVIGNY-SUR-ORGE), dont les membres, pratiquants assidus, ont acquis une solide expérience en la matière, a accepté de formuler un diagnostic sur la situation locale et d'élaborer une série de propositions dont l'efficacité est démontrée dans un pays voisin.
Nous l'en remercions et, avec son aimable autorisation, nous reproduisons ci-après sa contribution.

Les points suivants sont cause d'accidents pour les cyclistes :

Causes des chutes de cyclistes :

- Nids de poule aux bords anguleux,
- Fentes des plaques d'écoulement des eaux de pluie dans le sens de la circulation → roue du vélo coincée dans la fente,
- Plaques d'égouts dont les rebords dépassent de la chaussée,
- Plaques d'égouts comportant des croisillons dépassant de la plaque, non bétonnés ou non goudronnés.

Causes de collision avec des automobiles :

Ces 2 causes sont dues notamment au fait que les automobiles arrivent trop rapidement auprès du cycliste.

- Rue très étroite ne permettant pas aux automobiles de doubler un cycliste,
- Bandes de séparation de la chaussée très larges, en béton, dépassant de la chaussée et avec une chaussée à une seule voie de circulation dans chaque sens, ne permettant pas aux automobilistes de doubler un cycliste.

Priorité	Risques encourus	Défauts	Propositions
Vie quotidienne des Saviniens			
2	Risque élevé d'être renversé par des automobilistes dans la partie de l'avenue Ch. De Gaulle située entre la gare et le carrefour avec l'avenue Carnot	Les cyclistes devraient pouvoir accéder à la gare de Savigny dans de bonnes conditions de sécurité. La pente de l'***avenue Ch. De Gaulle*** est prononcée. Les cyclistes et les automobiles partagent difficilement cette rue. Dans le sens de la montée, les vélos ralentissent fortement les automobiles. Les automobiles ne respectent pas du tout la distance de sécurité (1 m en ville) pour doubler les vélos. Les accès à la mairie, à la poste et au commissariat seraient également sécurisés par la même occasion	Faire une bande cyclable tout au long de cette rue. Dans un premier temps dans le sens de la montée uniquement serait déjà un grand progrès. Le long de cette rue, le stationnement des voitures est prévu. Il faut donc de droite à gauche dans le sens de la circulation aménager le trottoir pour les piétons, puis la bande cyclable pour les vélos, puis les marques de stationnement et enfin la voie de circulation. Cet ordre est important afin que les automobilistes n'ouvrent pas leur portière sur les cyclistes ou ne déboîtent pas en renversant un cycliste. Pour ce faire, entre la gare et l'avenue Ch. de Gaulle, le stationnement devrait être supprimé pour créer la bande cyclable montante. Les trottoirs et les voies de circulation peuvent être légèrement rétrécis de l'avenue Carnot à la poste
8	Chutes de cyclistes	***Rue Marc Sangnier*** Nids de poule rebouchés en fin d'hiver mais qui vont très rapidement se reformer	Réfection en profondeur de la rue Marc Sangnier
7	Risque d'accrochage par un automobiliste pressé	***Rue Vigier*** Récents aménagements dangereux et trop étroits de cette rue depuis la place St Georges jusqu'à la place Faidherbe → les automobiles ne peuvent pas du tout doubler les vélos	Elargir à nouveau la rue Vigier sur cette portion afin que les automobilistes puissent doubler les cyclistes en respectant la distance de sécurité de 1 m
9	Chutes de cyclistes	Nids de poule à l'intersection des ***rues Degas et Ouzilleau***	Reboucher les nids de poule
10	Une partie de la rue Courteline est en sens unique. Certains facteurs prennent tout de même ce sens interdit, ce qui est très dangereux : risque de choc frontal avec une voiture. D'autres roulent sur le trottoir. Ce qui est dangereux pour les piétons.	Absence de bande cyclable en sens contraire de la circulation sur la ***rue Courteline*** Les facteurs, nombreux à vélo, doivent rentrer à la poste et faire un détour à cause de ce sens interdit.	Aménager une bande cyclable au sens opposé à la circulation dans la partie de la rue Courteline qui est en sens unique. Mettre cette bande du côté gauche de la rue (gauche de la circulation automobile). La place est suffisante pour faire une bande cyclable à cet endroit si une interdiction de stationner est faite sur ce côté gauche. Afin de sécuriser cette bande cyclable, penser à mettre un panneau « Danger Attention aux cyclistes » avec la mention « Cycliste à contresens »

11	La rue Marie Chauvet est en sens unique. Elle permet d'accéder à l'ensemble administratif mairie, poste, …. Risque d'accident pour les imprudents qui prennent le sens interdit	Absence de bande cyclable en sens contraire de la circulation sur la ***rue Marie Chauvet*** Les cyclistes doivent faire un détour pour accéder à l'ensemble administratif.	Aménager cette rue faciliterait les accès au centre administratif. Aménager une bande cyclable au sens opposé à la circulation dans la rue Marie Chauvet. Mettre cette bande du côté gauche de la rue (gauche de la circulation automobile). La place est suffisante pour faire une bande cyclable à cet endroit
	Risque élevé d'être renversé par des automobilistes sur une rue extrêmement étroite et ne permettant pas aux automobilistes de respecter la distance de sécurité pour doubler en ville (1 m)	Etroitesse de la ***Rue de la Montagne pavée***	Réfléchir à une solution
Scolaire			
6	Risque d'être renversé par des automobilistes	Les jeunes devraient pouvoir accéder en vélo aux ***2 lycées*** dans de bonnes conditions de sécurité. Favoriser le moyen de transport en vélo pour les jeunes permet de diminuer les problèmes de la circulation en ville, de la pollution et donne le goût de l'effort.	Des bandes cyclables seraient souhaitables pour accéder aux 2 lycées Monge et Corot Les bandes cyclables de l'avenue Ch. de Gaulle pourraient être prolongées jusqu'à l'entrée du lycée Corot. Puis le long des rues Rossignol, Chateaubriand et Viry jusqu'à l'entrée du lycée Monge
		Collège Paul Bert	A voir
		Les 2 autres collèges	Id
		Ecole F Buisson	Id
		Ecole Joyeuse	Id
3	Risque d'accident dû à l'imprudence de jeunes sur des 2 roues empruntant la rue en sens unique dans le sens de la descente, pour accéder aux 2 lycées et notamment lors de risque de retard pour entrer au lycée	Etroitesse et sens unique dans le sens de la montée de la ***rue Chamberlain***	Modifier le sens unique de la rue Chamberlain afin que les vélos puissent la descendre et y mettre une bande cyclable Et favoriser la montée par la rue C De Gaulle en y faisant impérativement une bande cyclable dans le sens de la montée. Pour permettre à cette bande d'être faire (voir demande de priorité 2), aménager la sortie des élèves de l'école Ferdinand Buisson derrière sur le terrain du médecin (demande faite par les parents d'élèves depuis des années)
3	Risque d'accident dû à l'imprudence de jeunes ur des 2 roues empruntant la rue en sens unique dans le	Etroitesse et sens unique de la ***rue Joliot Curie*** depuis l'intersection avec la rue Chamberlain jusque sous le pont de chemin de fer	Modifier le sens unique de la rue Joliot Curie Travaux à effectuer en même temps que ceux de la rue Chamberlain pour sécuriser les 2 roues

	sens de la descente, pour accéder aux 2 lycées et notamment lors de risque de retard pour entrer au lycée		
Cyclotouristes et Cyclistes			
4	Chutes de cyclistes Suivant la violence du choc la chute d'un cycliste peut entraîner une épaule fracturée, un bassin fêlé, un bras cassé, … ou dans le meilleur des cas des foulures aux niveaux des articulations	Nombreux nids de poule et bosses de goudron non aplanies dans ***la rue de Charaintru***	Effectuer une réfection en profondeur de la rue de Charaintru tout au long de l'autoroute. Cette rue est suffisamment en mauvais état pour faire une réfection en profondeur et non un rebouchage des trous C'est une rue commune entre Epinay et Savigny
1	Chutes très dangereuses pour les jeunes cyclistes roulant en peloton et qui effectuent des courses passant dans ces rues	Nids de poule et bordures de plaque d'égouts ressortant de la chaussée sur : ▪ le ***boulevard Carnot***, au 120 de la rue Carnot et à l'intersection J Jaurès et Carnot, ▪ la ***rue Jean Jaurès*** face à la rue La Bruyère, ▪ ***la rue René Legros*** à l'intersection avec la rue des Roses.	Reboucher les nids de poule ET VERIFIER REGULIEREMENT LES RUES EMPRUNTEES PAR LES COURSES CYCLISTES
5	Risque d'être renversé par des automobilistes ne respectant pas la distance de sécurité pour doubler ou faisant une queue de poisson pour entrer sur l'autoroute	Absence de bandes cyclables ***rue Henri Dunant*** et particulièrement au-dessus de l'autoroute	Aménagement d'une bande cyclable rue H Dunant, bande cyclable bien délimitée afin que le cycliste soit prioritaire et avec un panneau « Danger attention aux cyclistes »
11	Risque de collision avec une automobile. Certains cyclistes, en retard, sont tentés d'emprunter le sens interdit.	Absence de bande cyclable en sens contraire de la circulation sur la ***rue Marie Chauvet .*** Les rendez-vous des jeunes cyclistes et des cyclotouristes se trouvent devant la mairie. Les cyclistes des communes avoisinantes (Villemoisson, Epinay, Ste Geneviève, …) arrivent par cette rue pour éviter le boulevard Henry Dunant, très encombré d'automobiles.	Aménagement d'une bande cyclable rue Marie Chauvet (voir cette demande dans les aménagements pour améliorer la vie quotidienne des Saviniens)

Quelques constatations utiles

Exemples d'aménagements étudiés l'été dernier dans les Flandres belges, royaume des cyclistes. Ils améliorent très nettement la sécurité et le confort des amateurs de vélo :

- Sur tous les grands axes d'une ville, de chaque côté de la rue, se trouvent des bandes cyclables. Aux principales intersections, se trouvent des panneaux de signalisation « Danger attention aux cyclistes ».

- Les bandes cyclables, en cas de stationnement des véhicules le long de la rue, se trouvent entre le trottoir et l'espace réservé au stationnement. Ceci permet d'éviter aux cyclistes des accidents dus au déboîtement des automobiles et à l'ouverture malencontreuse des portières.

- Dans les carrefours importants, aux feux tricolores, une première largeur de la chaussée est réservée à l'arrêt des cyclistes. Les véhicules s'arrêtent plus en arrière. Un feu tricolore est réservé aux cyclistes, un autre aux automobiles. Le feu tricolore des cyclistes passe au vert avant celui des automobiles. Ceci permet aux cyclistes de passer les grandes intersections en toute sécurité.

- Sur les rues en sens interdit, une bande cyclable à contre sens est ouverte aux cyclistes. Elle se trouve toujours sur le côté gauche de la rue. Des panneaux « Danger attention aux cyclistes » sont mis au début de la rue et aux intersections. Ces panneaux comportent sous le triangle danger, une mention « Attention cycliste à contresens ». Ceci, pour bien attirer l'attention des automobilistes. Sur les rues en sens unique et à grande circulation, cette bande cyclable devient une piste cyclable séparée de la chaussée.

- Aux intersections, la bande cyclable est prioritaire sur les automobiles. Les voitures qui arrivent, à droite comme à gauche, d'une bande cyclable rencontrent une balise de priorité ou un stop.

- Tout autour des ronds-points se trouve toujours une bande cyclable. Elle est sur l'extérieur du rond point. De même qu'aux intersections, la bande cyclable du rond-point est prioritaire sur toutes les voitures. Que la voiture suive le cycliste sur le rond point ou qu'elle désire entrer dans le rond point, le cycliste y est prioritaire.

Nous sommes bien conscients que ce paradis du cycliste est un rêve inaccessible actuellement pour les cyclistes de Savigny-sur-Orge. Mais des améliorations sont possibles, ainsi que nous avons tenté de le démontrer.

CONCLUSION

Cette étude, dont nous rappelons qu'elle prend place dans une démarche nationale transcendant les clivages politiques de tous ordres, a permis de dresser, avec la plus grande objectivité, un constat sur la situation des circulations douces dans notre ville et, à partir de cet état des lieux détaillé, de formuler une vaste panoplie de propositions « raisonnables et raisonnées ».

Ces propositions devraient s'articuler naturellement avec celles issues de l'étude initiée par la municipalité sur la circulation et le stationnement automobiles car les deux domaines concernés sont interdépendants et inséparables l'un de l'autre.

En conclusion de nos travaux, il ne saurait être question de porter une appréciation globale, tant les questions sont diverses et complexes.

Pour ce qui est de la circulation **piétonne,** la situation est contrastée.

Près d'un trottoir sur deux présente une bonne qualité en largeur et/ou en revêtement. Il faut noter d'ailleurs une évolution sensible dans la qualité de certains trottoirs puisque des changements sont intervenus depuis le démarrage de l'enquête. En effet, quelques trottoirs ont été refaits, particulièrement ceux des rues Vigier, Pommiers, Aviation) qui figuraient parmi les rues les plus dangereuses ou les plus dégradées. Nous souhaitons vivement que ces améliorations se poursuivent.

A l'opposé, il reste des trottoirs très dégradés, voire inexistants, que notre enquête a permis de bien identifier. Pour ceux-ci, qui présentent des risques réels pour les usagers, des travaux s'imposent d'urgence.

Nous constatons ensuite entre ces deux extrêmes une large palette allant du médiocre au presque bon. Dans bien des cas, des aménagements mineurs suffiraient à améliorer confort et sécurité des piétons.

Dans un grand nombre de rues (et notamment la rue Jean Allemane), les trottoirs ont été largement grignotés au bénéfice de la partie carrossable.

Les obstacles fixes (arbres et surtout poteaux) réduisent fortement la largeur utile des trottoirs. Des solutions devront donc être trouvées pour remédier progressivement à cette situation. Elles se situent à la fois dans une amélioration de la réglementation et dans une concertation réelle entre les divers opérateurs.

Evidemment, le stationnement illicite vient très souvent aggraver lourdement la situation. En l'occurrence, il ne s'agit pas d'un problème d'infrastructure, mais de non-respect par les automobilistes de règles pourtant simples et connues. Mais nous savons aussi que, dans certains cas, des alternatives doivent être proposées pour faciliter le respect des règles ou y inciter.

La solution des problèmes posés par la pratique des circulations douces passe nécessairement par des aspects réglementaires et techniques.

Nous savons que toute action solide et durable implique une éducation à la citoyenneté, tout particulièrement dans le domaine qui est l'objet de notre étude.

Nous savons également qu'une information de qualité doit contribuer à la fois à une meilleure prise en compte des questions soulevées et à leur résolution.

En ce qui concerne **la bicyclette** (et sans même parler des rollers), une évidence, en tout cas, s'impose : **Rien** n'est fait en faveur de la pratique, ni surtout de la sécurité, de ses usagers dans Savigny.

D'une manière générale nous devons constater que la situation actuelle n'encourage pas la pratique de la marche à pied et encore moins celle de la bicyclette : à Savigny, comme, hélas, dans bien d'autres villes, la priorité a été donnée à la circulation automobile. La majeure partie des travaux d'aménagement ont été consacrés à faciliter la vie des automobilistes.

En face d'une évolution qui ne sera inéluctable que si nous acceptons de nous résigner, il est plus que temps de réagir. Pour notre part, nous faisons nôtre ce constat dressé par l'association "Droits du Piéton » :
« L'automobile a montré ses limites en ville : symbole de la liberté individuelle, elle est en milieu urbain un frein à la liberté. L'automobiliste est captif de son véhicule, captif des embouteillages, des possibilités de stationnement, captif d'un urbanisme engendré par et pour la voiture, avec son cortège d'insécurité et de pollution. Il est captif d'un mode de vie hyper individualisé, destructeur de la vie sociale et commerçante de la cité. »

La circulation douce est une autre conception du déplacement, qui réhabilite les vitesses faibles : elle englobe la marche, mais aussi l'usage du vélo et leur nécessaire complément, les transports en commun.

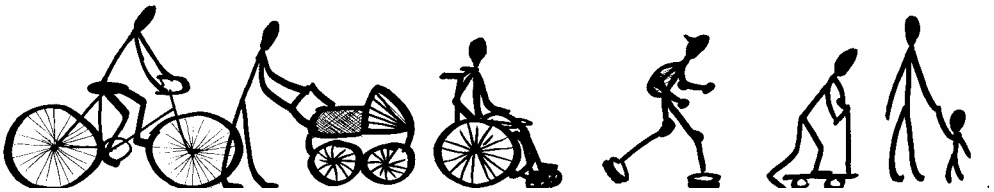
Outre le rôle favorable qu'ils jouent au plan social, que nous avons déjà évoqué, les modes de déplacement doux sont bénéfiques pour la santé, à la fois parce qu'ils sont synonymes d'exercice physique et parce qu'ils contribuent à réduire la pollution atmosphérique.

Instaurer un partage mieux équilibré entre les divers moyens de déplacement en redonnant droit de cité aux circulations douces devrait apparaître à tous, et d'abord à l'ensemble des élus, comme une meilleure approche qualitative de la vie individuelle et collective.

Les autorités municipales ont été informées de cette enquête dès avant son lancement par une lettre à Monsieur le Député-Maire en date du 10 novembre 2002, puis lors d'une rencontre avec les maires adjoints concernés, MM. Naut, Neuilly et Dupuis, le 4 mars 2003.

La remise de la présente étude aux autorités compétentes et la présentation qui en sera faite en réunion publique le 8 février 2004 marqueront le terme d'une étape consacrée à une évaluation aussi objective que possible de la réalité savinienne en matière de circulations douces et de ses perspectives d'évolution. S'ouvrira ensuite le temps de la réalisation. Elle demandera des moyens bien sûr, mais aussi de la réflexion, de l'invention et de la concertation.

Sous l'égide des autorités auxquelles il revient d'animer cette démarche en l'ouvrant au maximum à toutes les compétences et à toutes les forces vives de notre ville, ELAN-Savigny Environnement souhaite participer activement à la mise en œuvre de ce projet citoyen.



L'association ELAN-Savigny Environnement remercie celles et ceux qui l'ont aidée à réaliser cette étude. Un merci tout particulier à l'ACS et à la FCDE, qui nous a aimablement autorisés à utiliser son très suggestif logo.

ELAN - SAVIGNY ENVIRONNEMENT

146 Avenue de l'Armée Leclerc
91600 SAVIGNY SUR ORGE

Association Loi 1901 N° 0913010890
Agrément n° 2001/Pref./4228/DCL/0299

Savigny sur Orge, le 21 novembre 2002

Lettre à nos adhérents,

Madame, Monsieur,

Dans le cadre de ses préoccupations, notre association entend participer activement à la mise en œuvre du projet de "circulation douce" sur notre commune.

Sachez que cette question s'inscrit dans le cadre du PDU (Plan de Déplacement Urbain), lequel est une application de la loi du 30/12/1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie.

LA CIRCULATION DOUCE ***De quoi s'agit-il ?***

En gros, après le "tout voiture" dont le bilan pose de multiples questions, il devient urgent de s'intéresser à des modes de déplacement qui devraient pouvoir ***rééquilibrer*** la situation actuelle essentiellement dans les milieux urbains.

Il s'agit en tout premier lieu de ***redonner droit aux piétons***, notamment en améliorant l'espace et la qualité des trottoirs, des passages sécurisés etc..,

Il s'agit ensuite de ***favoriser l'usage du vélo*** en ville, tant dans les pratiques domestiques que de détente personnelle et familiale, sans oublier les sportifs. Là aussi il faut sécuriser l'usage du vélo et lui redonner droit de cité.

Loin d'être une seule opération locale, la mise en œuvre du PDU - et en particulier des circulations douces - revêt une dimension nationale qui implique tout le monde, bien sûr avec des modalités différentes.

L'ensemble des grands modes de transports collectifs et de marchandises (SNCF, RATP, autocars, transports routiers) et les collectivités locales, sont directement concernés. Chacun à son niveau doit contribuer à la mise en œuvre et la réussite du PDU.
Mais il est de la responsabilité civique de chaque citoyen de participer à ce vaste chantier indispensable à notre qualité de vie, au respect de l'environnement, et pour préserver l'avenir de nos enfants.

Le Conseil d'Administration de Elan-Savigny Environnement, conscient de l'importance de cette démarche, a décidé de s'y investir en relation avec d'autres et en tout premier lieu la municipalité.

Il est évident que la mise en œuvre d'une telle politique de circulations douces demandera du temps et une évolution des mentalités. Elle demandera également des compétences et des moyens. Certains existent déjà mais il faudra les développer.

QUE VOULONS-NOUS FAIRE ?

Avant de présenter nos propositions, il est indispensable de faire un **ETAT DES LIEUX** en matière de circulation des piétons et des vélos à **SAVIGNY.**

Ce premier objectif induit un important travail d'enquête pour lequel NOUS AVONS BESOIN DE VOUS.

Ensuite, il s'agira de TRAITER l'information recueillie pour dresser un BILAN qui fournira la base objective et réaliste de PROPOSITIONS que nous présenterons aux autorités compétentes.

COMMENT ALLONS-NOUS PROCEDER ?

Un Comité de Pilotage anime déjà l'opération au sein de notre association.
La grille d'enquête que nous vous proposons ci-joint a été testée et fournit déjà des indications intéressantes.

Nous vous demandons de bien vouloir lire la grille jointe - sorte de mode d'emploi pour rendre l'enquête à la fois simple et exploitable.

Vous vous posez la question :
Serai-je assez compétent(e) ? Combien de temps me faudra t'il ?

Réponses :
Compétence : Il suffit de savoir regarder pour repérer et noter toutes les anomalies importantes signalées dans la fiche technique (au cours d'une petite promenade dans votre quartier)

Temps : On ne peut donner un chiffre précis. Sachez toutefois que les essais effectués font apparaître une moyenne de 50 minutes pour une rue de 120 à 125 numéros.

Cette action simple, qui n'engage pas un temps considérable, offre l'avantage de découvrir mieux son quartier et surtout rendra à tous un grand service.

Merci d'avance pour votre collaboration.
N'hésitez pas à mettre à contribution famille et amis !

CALENDRIER DES OPERATIONS

DECEMBRE 2002	1er tour d'enquête mené par les adhérents
JANVIER 2003	2ème tour qui complètera les manques repérés Début du traitement des informations recueillies
FEVRIER 2003	- Traitement de l'information - Réalisation d'un document de synthèse - Elaboration de propositions - Réunion de bilan avec tous les participants

Etienne LAMBERT Jean-Marie CORBIN Evelyne BOURNER
Membres du C.A. Présidente
ELAN - SAVIGNY ENVIRONNEMENT

ELAN - SAVIGNY ENVIRONNEMENT
146 Avenue de l'Armée Leclerc
91600 SAVIGNY SUR ORGE

Association Loi 1901 N° 0913010890
Agrément n° 2001/Pref./4228/DCL/0299

ENQUETE "CIRCULATIONS DOUCES" - MODE D'EMPLOI :

Soucieuse de favoriser les circulations douces, notre association s'implique dans la défense et la promotion de modes de déplacements non polluants.

Dans un premier temps, nous établirons un **ETAT DES LIEUX** en recensant tout ce qui gêne sérieusement la circulation des piétons dans **SAVIGNY..**

Les entraves au déplacement pédestre fréquemment rencontrées sont les suivantes :

- La largeur insuffisante des trottoirs (souvent provoquée par la présence d'un poteau ou d'un obstacle). N'oublions pas que la largeur d'un fauteuil roulant normal est de 70cm, un fauteuil dit étroit 60cm, une poussette d'enfant jusqu'à 60cm)
- Les obstacles fixes (bornes béton, poteaux mal situés au milieu du trottoir)
- Les obstacles mobiles (stationnements illicites, poubelles…)
- Le revêtement (absence, trous, mauvais état..)
- La traversée de chaussées, éclairage déficient

Faites nous parvenir toutes vos observations et remarques sur ce sujet, rédigées en clair, ou sous la forme codée ci-dessous.

Mettre pour une rue donnée le numéro de l'habitation la plus proche, suivi de la lettre qui représente le problème rencontré. A savoir :

Largeur insuffisante : **L** (moins de à 80cm) Obstacle fixe : **F** Revêtement : **R**
Eclairage déficient : **E** Obstacle mobile : **M** Traversée de chaussée : **T**

Exemple, dans une rue que nous appellerons "rue Kléber" (côté pair) : pour signaler un stationnement fréquent et illicite de véhicules sur les emprises de trottoirs des N° 12 à 16, une largeur de trottoir rétrécie à 50 cm face au n° 42 et une borne en béton au milieu du trottoir face au n° 56 on aura :
Rue Kléber 12 à 16 : M (autos) 42 : L (50 cm) 56 : F (borne béton)

S'il s'agit d'un revêtement de trottoir totalement défoncé face au n° 60, un poteau EDF en plein milieu du trottoir face au n° 64, on aura :
Rue Kléber 60 : R (défoncé par racines ou autre) 64 : F + L (obstacle - largeur insuffisante)

N'hésitez pas à mentionner tous les autres problèmes rencontrés y compris ceux concernant les **vélos**.

Merci de nous renvoyer le résultat de votre enquête avant le 15 JANVIER 2003.
Veuillez retourner le document joint : soit à l'adresse de l'Association : 146 avenue de l'Armée Leclerc, soit dans la boite aux lettres de l'une des adresses suivantes :
9 avenue des Chardonnerets - 37 rue André Aurillon - 31 rue Pierre Curie
43 rue Alexandre Ribot - 21 rue de la Martinière - 42 rue des Lilas 26 rue Prosper Mérimée
85 avenue des Tilleuls - 6 rue Charles Grangier - 71 avenue des Chardonnerets
Pour informations complémentaires, vous pouvez téléphoner à :

M. Etienne Lambert : 01 69 21 61 64 ou Madame Monique Seguenot : 01 69 05 10 55

REPONSE A L'ENQUETE CIRCULATION DOUCE
(à retourner à ELAN - SAVIGNY ENVIRONNEMENT)

Veuillez retourner ce document une fois rempli : soit à l'adresse de l'Association : 146 avenue de l'Armée Leclerc, soit dans la boite aux lettres de l'une des adresses suivantes :

9 avenue des Chardonnerets - 37 rue André Aurillon - 31 rue Pierre Curie
43 rue Alexandre Ribot - 21 rue de la Martinière - 42 rue des Lilas 26 rue Prosper Mérimée
85 avenue des Tilleuls - 6 rue Charles Grangier - 71 avenue des Chardonnerets

Pour informations complémentaires, vous pouvez téléphoner à :
M.Etienne Lambert : 01 69 21 61 64 ou Madame Monique Seguenot : 01 69 05 10 55

Nom, prénom, adresse et N° de téléphone **(informations facultatives) :**

Exemple de réponse :

Rue Kléber

N°	Code :	Problèmes rencontrés :
12 - 16 :	M	stationnement illicite
42	L	50 cm
56	F	Borne béton
60	R	Défoncé par racine
64	F + L	Largeur réduite (45 et 35)

Vous pouvez reprendre ce modèle pour les rues que vous visitez

Rue : ……..
N° : Code : Problèmes rencontrés :

Etc…

Commentaires :

Vous pouvez utiliser autant de pages que nécessaire

Comment lire l'état des lieux ?

Les **couleurs :**

R = le revêtement
L = la largeur
F = obstacle fixe
MSI = mobile en stationnement illicite
T = problème de traversée

Les **chiffres** dans les colonnes :

colonne 1 = ***longueur*** de la rue

colonne 2 = niveau de ***trafic***

0 = nul
1 = faible
2 = moyen
3 = important
4 = très important

colonnes 3 et 4 = ***localisation*** (début – fin)

a) les chiffres indiquent le ou les numéros qui localisent le problème
b) si -1 à 999 = les deux côtés, tout du long
si 0 à 999 = côté pair, tout du long
si 1 à 999 = côté impair, tout du long

colonne 5 = nature du problème

colonne 6 = description éventuelle

colonne 7 = commentaire éventuel

Etat des lieux - janvier 2004

rue	long	t	début	fin	code	description	commentaire
A Briand	**2410**	**4**	0		L	67 cm angle est avec le boulevard de la Liberté	
A Briand	**2410**	**4**	11		L	67 cm poteau d'éclairage	
A Briand	**2410**	**4**	22		T	traversée de rue aboutissant sur un parking…	avec borne en béton et pots de fleurs
A Briand	**2410**	**4**	30		F	dépôt de containers	
A Briand	**2410**	**4**	30	32	F	gouttière s'écoulant sur le trottoir	dangereux en cas de gel
A Briand	**2410**	**4**	32		T	traversée de rue aboutissant sur un parking…	
A Briand	**2410**	**4**	47		L	1,20 m mais arrêt de bus donc file d'attente gênant le passage	
A Briand	**2410**	**4**	57		L	62 et 64 cm poteau d'éclairage et EDF	
A Briand	**2410**	**4**	65	69	MSI	voiture sur le trottoir	
A Briand	**2410**	**4**	69		L	70 cm poteau EDF	
A Briand	**2410**	**4**	95		MSI	garage Peugeot	véhicules d'occasion exposés sur le trottoir
A Briand	**2410**	**4**	98		L	58 cm et 64 cm avec double poteaux de tel.	
A Briand	**2410**	**4**	98		L	70 cm étalage d'une épicerie	
A Briand	**2410**	**4**	98		MSI	garage Peugeot	
A Briand	**2410**	**4**	122		L	60 cm : poteau EDF entre une borne incendie et borne béton	
A Briand	**2410**	**4**	150		L	80 cm au sol mais 65 cm à 1,10m de haut	feux tricolores de travers
A Briand	**2410**	**4**	176		MSI	trottoirs entièrement occuoés par les véhicules d'une entreprise	
A Briand	**2410**	**4**	181	183	R	brusque haussement de trottoir non signalé	accident déjà constaté
A Briand	**2410**	**4**	185	187	L	poteau très mal placé, sol défectueux	
A Briand	**2410**	**4**	249		F	borne en pierre	utilité ?
A Briand	**2410**	**4**	251		L	58 cm poteau EDF / 61 cm feu tricolore	
A Briand	**2410**	**4**	287		L	65 cm	
A Briand	**2410**	**4**	291	293	L	poteau EDF largeur insuffisante	le bus frôle les personnes attendant à l'arrêt
A Briand	**2410**	**4**			MSI	garage Renault	véhicules d'occasion exposés sur le trottoir
A Briand	**2410**	**4**				pratiquement aucune descente de trottoirs aux angles des rues	
Abricotiers	**161**	**1**	0		L	68 cm poteau EDF	
Abricotiers	**161**	**1**	4	6	MSI	stationnement illicite	
Abricotiers	**161**	**1**	24		MSI	stationnement illicite	
Albert 1er	**342**	**1**	-1	999	MSI	sur les trottoirs	risque pour les piétons
Albert 1er	**342**	**1**	17	21	MSI	voitures sur le trottoir	avec bordures jaunes !
Alexandre Ribot	**384**	**1**	36			maçonnerie sur bateau empêchant écoulement des eaux	
Alexandre Ribot	**384**	**1**	40		L	60 cm poteaux	
Alexandre Ribot	**384**	**1**	43		F	poteaux EDF	
Alexandre Ribot	**384**	**1**	44	46	F	poteaux EDF au milieu du trottoir	impossibles pour poussettes et PMR
Alexandre Ribot	**384**	**1**	44	46	L	40 à 47 cm	
Alexandre Ribot	**384**	**1**	47	49	F	poteaux EDF	
Alexandre Ribot	**384**	**1**	55		F	poteaux EDF	
Alexandre Ribot	**384**	**1**			F	circulation difficile, la haie non taillée au niveau de l'hôtel Agil	
Alexis Duparchy	**464**	**1**	0	34		zone bleue	

Etat des lieux - janvier 2004

rue	long	t	début	fin	code	description	commentaire
Alexis Duparchy	**464**	**1**	1	27		zone bleue	
Alexis Duparchy	**464**	**1**	1	3	L	60	
Alexis Duparchy	**464**	**1**	2	4	L	60	
Alexis Duparchy	**464**	**1**	41		F	effondrement de terrain sur le trottoir	
Alexis Duparchy	**464**	**1**	51		L	79, net rétrécissement	
Alexis Duparchy	**464**	**1**			F	poteau et mur de propriété	
Alfred de Musset	**162**	1	-1	999	RAS		
Alger	**274**	**1**	-1	999	R	trottoirs refaits	**bien**
Alger	**274**	**1**	40		MSI	voiture sur le trottoir	
Alouettes	**285**	**1**	0		F	angle Bd A. Briand : panneau de nom de rue	
Alouettes	**285**	**1**	0		L	carrefour rue des Cailles : poteau EDF	
Amandiers	**210**	**1**	0	999	F	poteaux tout au long de la rue	
Amandiers	**210**	**1**	-1	999	MSI	stationnement anarchique	
Amandiers	**210**	**1**	-1	999	R	trottoir non bitumé	peu praticable
Amandiers	**210**	**1**	20		F	regard plus haut que le niveau du trottoir	
Ambroise Paré	**132**	**1**	-1	999		passable !	
Ampère	**177**	**1**	0	999	R	chaussée et trottoirs dégradés	
Anatole France	**181**	**1**	-1	999	R	trottoirs refaits tres larges (2,60)	ici, les arbres ne gênent pas
André Aurillon	**412**	**1**	-1	999	R	les 3/5 des trottoirs en mauvais état	
André Aurillon	**412**	**1**	10		L	moins de 70 cm, poteau EDF	
André Aurillon	**412**	**1**	15		L	moins de 70 cm, poteau éclairage	
André Aurillon	**412**	**1**	28		L	moins de 70 cm, poteau tel.	
André Aurillon	**412**	**1**	31		L	moins de 70 cm, poteau éclairage et poteau de nom de rue	
André Aurillon	**412**	**1**	32		L	moins de 70 cm, poteau EDF	
André Aurillon	**412**	**1**	35		L	moins de 70 cm, poteau éclairage	
André Aurillon	**412**	**1**	42		L	moins de 70 cm, poteau EDF	
André Aurillon	**412**	**1**	0		T	angle A.Briand : descentes de trottoirs absentes	
André Theuriet	**398**	**1**	-1	999	L		
André Theuriet	**398**	1	-1	999	R	assez dégradé	
Aquette	**64**	**1**	-1	999	RAS	petite impasse	
Armée Leclerc	**2855**	**4**	4		L	56 cm poteau tel.	
Armée Leclerc	**2855**	**4**	8		L	68 cm poteau éclairage	
Armée Leclerc	**2855**	**4**	10		L	67 cm poteau éclairage	
Armée Leclerc	**2855**	**4**	12		L	67 cm poteau EDF	
Armée Leclerc	**2855**	**4**	14		L	68 cm poteau éclairage	
Armée Leclerc	**2855**	**4**	18		L	60 à 70 cm végétation	
Armée Leclerc	**2855**	**4**	20		L	45 cm poteau tel.	
Armée Leclerc	**2855**	**4**	30		L	65 cm entre clôture et borne de béton peu visible	
Armée Leclerc	**2855**	**4**	58		MSI		

Etat des lieux - janvier 2004

rue	long	t	début	fin	code	description	commentaire
Armée Leclerc	**2855**	**4**	194		L	56 cm entre arbres et poteau tel.	
Armée Leclerc	**2855**	**4**	220		L	53cm entre arbres et poteau EDF	
Armée Leclerc	**2855**	**4**	226		L	66 cm entre arbres et clôture	
Armée Leclerc	**2855**	**4**	244		L	56 cm entre arbres et poteau tel.	
Armée Leclerc	**2855**	**4**	282		L	54 cm en tre arbres et poteau tel.	
Armée Leclerc	**2855**	**4**	294		L	65 et 52 cm arbres au milieu du trottoir	
Armée Leclerc	**2855**	**4**	338		F	poteau + arbre	nombreux cas sur cet axe
Armée Leclerc	**2855**	**4**	344		L	68 cm et 68 cm entre arbres et poteaux tel.	
Armée Leclerc	**2855**	**4**	2 bis		L	66 cm poteau éclairage	
Armée Leclerc	**2855**	**4**			F	le long du cimetière nombreuses racines d'arbre défoncent le sol	
Armée Leclerc	**2855**	**4**	-1	999	R+L	les arbres abiment souvent le rêvetement et réduisent la largeur	
Artistes	**317**	**1**	-1	999	R	assez dégradé	
Artistes	**317**	**1**	18		L	68 cm poteau tel.	
Artois	**181**	**1**	-1	999	R	assez médiocre	
Artois	**181**	**1**	-1	999	L	autour de 80 cm = les poteaux	
Aubert	**153**	**1**	-1	999	R	trottoirs défoncés	
Aubert	**153**	**1**	-1	999	L	de 60 à80 cm	
Aviation	**257**	**1**	-1	999	MSI	véhicules à cheval sur le trottoir	
Aviation	**257**	**1**	-1	999	RAS	trottoirs entièrement refaits récemment. Bon travail	
Bel Air	**377**	**1**	-1	999	F	poteaux	
Bel Air	**377**	**1**	-1	999	R	trottoirs, inclinés, ondulés couverts de déjections canines	la chaussée est plus propre que les trottoirs
Belges	**884**	**4**	0	18	L	60 cm, moins mauvais qu'avant, mais ?	
Belges	**884**	**4**	1	999	R	chemin sur la Vanne = impraticable par temps de pluie	
Belges	**884**	**4**	10	12	R		
Belges	**884**	**4**	20		F	poteau	
Belges	**884**	**4**	21		R	défoncé	
Belges	**884**	**4**	24		R	trottoir défoncé	
Belges	**884**	**4**	24		L	plus ou moins 60 cm	
Belges	**884**	**4**	60		F	borne au milieu du trottoir	
Belges	**884**	**4**	0	999	R	état déplorable des trottoirs + circulation intense = grave danger	
Belle des Belles	**356**	**1**	-1	999	RAS		
Belle des Belles	**356**	**1**	25		F	végétation envahissant le trottoir	
Belle Gabrielle	**562**	**1**	35		F	poteaux, largeur insuffisante	
Belle Gabrielle	**562**	**1**	55		F	poteaux, largeur insuffisante	
Belle Gabrielle	**562**	**1**	73		F	largeur insuffisante : 2 poteaux	
Belle Gabrielle	**562**	**1**			F	largeur insuffisante au carrefour Briand : à droite : poteau éclairage, à gauche poteau EDF	
Belle Gabrielle	**562**	**1**			F	carrefour rue des Cailles poteau éclairage + un stop	
Belles Fontaines	**542**	**1**	0	42	R	chaussée et trottoirs refaits	ce qu'on aimerait voir partout

Etat des lieux - janvier 2004

rue	long	t	début	fin	code	description	commentaire
Belles Fontaines	**542**	**1**	1	45	R	idem	
Belles Fontaines	**542**	**1**	37	79	R	section pas refaite, assez bonne	
Belles Fontaines	**542**	**1**	42	68	R	idem	
Bellevue rue de	**226**	**1**	-1	999	R	terre, très médiocre	
Bellevue (Bd)	**387**	**3**	29		MSI	chantier mal tenu	accident nocturne (pompiers et police + lettre au Maire)
Bellevue (Bd)	**387**	**3**	30		L	poteau coupant la largeur du trottoir	
Bellevue (Bd)	**387**	3	48		L	poteau coupant la largeur du trottoir	
Bellevue (Bd)	**387**	**3**	0	999	F	poteaux éclairage plantés au milieu du trottoir !	
Bergonie	**153**	**1**	-1	999	RAS		
Billoir	**412**	**1**	1	3	L	50 cm poteau	
Billoir	**412**	**1**	27		L	50 cm poteau	
Billoir	**412**	**1**	85		L	50 cm poteau	
Billoir	**412**	**1**	125		MSI		
Bleuets	**535**	**1**	2	14	MSI		
Bleuets	**535**	**1**	2	14	R	affaissement	
Bleuets	**535**	**1**			T	pas de passage pour piétons au débouché de la rue des Ecoles	
Bleuets	**535**	**1**	-1	999		bon dans l'ensemble	
Boileau	**1097**	**2**	57		L	55 cm poteau EDF	
Boileau	**1097**	**2**	79		T	trottoir très pentu au niveau du passage piéton	
Boileau	**1097**	**2**	85		MSI	stationnement illicite	
Boileau	**1097**	**2**	89		L	55 cm poteau EDF	
Boileau	**1097**	**2**	93		L	58 cm poteau EDF	
Boileau	**1097**	**2**	100		F	poteau au milieu du trottoir	
Boileau	**1097**	**2**	100		L	50 cm lampadaire	
Boileau	**1097**	**2**	118	122	R	revêtement à refaire, bordures à refaire	
Bois	**301**	**1**	-1	999	R	revêtement assez médiocre	
Bonnevay	**127**	**1**	-1	999	L	trottoirs peu larges	
Bosquets	**254**	**1**	-1	999	R	trottoirs en terre en très mauvais état et bordures disjointes	
Boudin	**80**	**1**	-1	999	L	largeur variable des trottoirs	
Brocca	**142**	**1**	-1	999	RAS		
Buissons	**108**	**1**	-1	999	RAS		
Buissons	**108**	**1**	10		F	boitier arrivée GAZ sur emprise trottoir	
C. Desmoulins	**226**	**1**	0	999	L	trottoir : 80 cm	quasiment impraticable aux poussettes et PMR
C. Desmoulins	**226**	**1**	0	999	MSI		
Cailles	**884**	**2**	0		T	carrefour avec Danton et Pasteur : danger faute de visibilité pour piétons et voitures	
Cailles	**884**	**2**	54		L	poteau EDF, moins de 70 cm	
Cailles	**884**	**2**	56		L	poteau EDF, moins de 70 cm	
Cailles	**884**	**2**	73		L	poteau EDF, moins de 70 cm	

Etat des lieux - janvier 2004

rue	long	t	début	fin	code	description	commentaire
Camélias	**93**	**1**	13		MSI	voiture sur le trottoir	
Camélinat	**124**	**1**	-1	999	L	trottoirs étroits 70 cm	
Camélinat	**124**	**1**	-1	999	R	trottoirs dégradés	
Camélinat	**124**	**1**	9		L	50 cm double poteau	
Camille Claudel	**152**	**1**	-1	999	RAS		
Capucines	159	1	-1	999	RAS		
Carnot	**1215**	**2**	37		MSI	stationnement illicite	
Carnot	**1215**	**2**	50		MSI	stationnement illicite	
Cdt Guilbaud	**354**	**1**	30	80	F	bacs à fleurs obstruant le passage	
Cdt Guilbaud	**354**	**1**	30	80	L	réduction du trottoir	
Cerisiers	**287**	**1**	-1	999	RAS		
César Franck	**130**	**1**	0		L	62 cm borne ciment / angle avec Bd A Briand	
César Franck	**130**	**1**	0		L	26 cm	
César Franck	**130**	**1**	2		L	55 cm poteau EDF	
Chamberlin	**434**	**2**	-1	999	MSI	tout le long de la rue	usagers SNCF
Chamberlin	**434**	**2**	0	999	L	moins de 70 cm	
Chamberlin	**434**	**2**	0	999	R	trottoirs penchants vers la chaussée et revêtement irrégulier	fort passage piétons et auto en direction de la gare
Chamberlin	**434**	**2**	-1	999	L	trottoirs souvent très étroits pour un fort trafic autos et piétons	
Champagne	**1239**	**3**	0	999	L	trottoir étroit mais longe le terrain de boules	
Champagne	**1239**	**3**	45	55	R+L	terre et arbres = trottoir peu pratiquable	
Champagne	**1239**	**3**	59	65	R	trottoir en terre très dégradé	
Champagne	**1239**	**3**	Cfr Carnot-Briand		R+L	**pas de trottoirs, circulation possible sur la Vanne non aménagée**	
Charaintru	**960**	**1**	-1	999		**pas de trottoirs,**	**voie extrêmement dangereuse**
Chardonnerets	**895**	**1**	-1	999	R	assez moyen	
Chardonnerets	**895**	**1**	32	36	R	dégradé	
Chardonnerets	**895**	**1**	85	87	R	très dégradé	
Chardonnerets	**895**	**1**	93		R	très dégradé	
Charles de Gaulle	**830**	**4**	-1	999	R	dans l'ensemble bonne qualité des trottoirs, problème des arbres bien règlé	
Charles de Gaulle	**830**	**4**	1	11	L	juste en largeur	
Charles de Gaulle	**830**	**4**	2	8	L	par rapport à la fréquentation pas assez large mais protection assurée	
Charles de Gaulle	**830**	**4**	10	30	R	bon revêtement, largeur suffisante	
Charles de Gaulle	**830**	**4**	13		F	arbre au milieu du trottoir	
Charles de Gaulle	**830**	**4**	13		L	55 cm et 78 cm	
Charles de Gaulle	**830**	**4**	30		F	très imprtant dévers	éventuel danger (neige et verglas)
Charles de Gaulle	**830**	**4**	38		R	racines déforment le revêtement	
Charles de Gaulle	**830**	**4**	65	75	R	revêtement abimé par les racines	
Charles Grangier	**95**	**1**	2		L	40 cm poteau	trottoirs et rue refaits tout récemment
Charles Grangier	**95**	**1**	27		L	40 cm poteau	

Etat des lieux - janvier 2004

rue	long	t	début	fin	code	description	commentaire
Charles-Mossler	**608**	**1**	-1	999	R	larges mais revêment tres dégradé = arbres	
Charles Rossignol	**415**	**4**			RAS		
Château (allée)	**170**	**1**	2		MSI	large trottoir totalement occupé par des voitures	
Château (allée)	**170**	**1**	6		MSI	large trottoir totalement occupé par des voitures	
Chateaubriand	246	4			RAS	une très belle rue sutout côté droit	
Cherchefeuilles	**278**	**1**	4		L	64 cm poteau EDF	
Cherchefeuilles	**278**	**1**	24		L	61 cm poteau EDF	
Cherchefeuilles	**278**	**1**	28		L	64 cm poteau EDF	
Cherchefeuilles (Pge)	**156**	**0**				Revêtement correct mais pas d 'éclairage	
Chères Feuilles	**128**	**0**				Sentier non localisé	
Chilly Mazarin	**431**	**2**	1	999	R	assez dégradé	
Chilly Mazarin	**431**	**2**	0	999	R	assez bon	
Chilly Mazarin	**431**	**2**	11	17	R	très dégradé	
Chrysanthèmes	**571**	**1**	-1	999	MSI		
Chrysanthèmes	**571**	**1**	-1	999	R	trottoirs à revoir	
Chrysanthèmes	**571**	**1**	-1	999		chaussée bombée	circulation des vélos difficile
Chrysanthèmes	**571**	**1**				beaucoup de caniveaux cimentés au niveau des bateaux	
Cimetière (allée)	**41**	**0**			R+L	chemin mal entretenu et peu large	
Claude Bernard	410	1	-1	999	MSI	des deux côtés	rénovation des trottoirs ne serait pas superflue
Claude Debussy	**253**	**1**	0	999	F	poteaux d'éclairage avec grosse emprise au sol	réduction du trottoir
Claude Debussy	**253**	**1**	4		L	68 cm poteau EDF	
Claude Debussy	**253**	**1**	22		F	boîtier privé EDF	
Claude Debussy	**253**	**1**	26		L	46 cm poteau EDF	
Claude Monet	**164**	**1**			RAS		
Clos Doré	**116**	**1**	1	15	MSI		
Clos Doré	**116**	**1**	13	15	L	poteau EDF	
Closeaux	**193**	**1**	0	999	L	130 cm mais réduite à chaque poteau	
Cluny	**187**	**1**	-1	999	MSI	des deux côtés du trottoir	
Colombes	**205**	**1**	3		MSI	voitures sur le trottoir l malgré places de stationnement en face	
Constantinople	**199**	**1**	-1	999	R	trottoirs refaits	bon
Coquelicots	**533**	**2**	23	25	F	poteau	
Coquelicots	**533**	**2**	23	25	L	45 cm	
Coquelicots	**533**	**2**	31	33	F	double poteau décollé de la clotûre	
Coquelicots	**533**	**2**	31	33	L	70 cm	
Coteau de Savigny	**367**	**1**	16		L	60 cm poteau EDF	
Courteline	**144**	**2**	0	999	R	nids de poules	délabrement très avancé du trottoir
Courteline	**144**	**2**	38		L	impossible de se croiser sur le trottoir	
Courteline	**144**	**2**			F	obstacles en béton au niveau Ch de Gaulle	
Courteline	**144**	**2**	0		F	3 poteaux	

Etat des lieux - janvier 2004

rue	long	t	début	fin	code	description	commentaire
Courteline	**144**	**2**			MSI	devant la poste stationnement fréquent de véhicules	gêne pour les piétons
Cyclamens	**151**	**1**	10		MSI		récemment refaite
Dames	**138**	**1**	6		F	poteau	
Dames	**138**	**1**	6		L		64
Daniel Niord	**728**	**1**	-1	999	L	très étroits	circulation intense = danger
Daniel Niord	**728**	**1**	60		F	poteau	
Daniel Niord	**728**	**1**	60		L	40 cm	
Dante	**526**	**1**	17	50	MSI	des deux côtés !	impossible de marcher ou rouler poussette sur toute la rue
Danton	**317**	**1**	-1	999	R	revêtement assez médiocre	
Degas	**159**	1	-1	999	RAS		
Denfert Rochereau	**182**	1	-1	999	RAS		
Denis Papin	**232**	1	-1	999	RAS		
Denis Papin	**232**	**1**	14		L	69 cm poteau EDF	
Desché	**100**	**1**	-1	999	L	passage , un seul trottoir	
Diderot	**347**	**1**	-1	999	R	refait	presque l'idéal !
Doct. Bourrier	**518**	**1**	1		L	49 cm poteau EDF	
Doct. Bourrier	**518**	**1**	3		L	66 cm poteau tel.	
Doct. Bourrier	**518**	**1**	11		L	66 cm poteau tel.	
Doct. Bourrier	**518**	**1**	18		L	68 cm poteau EDF	
Doct. Bourrier	**518**	**1**	20		F	Boitier privé EDF	
Doct. Bourrier	**518**	**1**	35		L	63 cm poteau tel.	
Doct. Bourrier	**518**	**1**	60		F	descente de gouttière sur le trottoir	
Doct. Bourrier	**518**	**1**	-1	999	R	assez médiocre	
Doct M. Ménard	**245**	**1**	16	999	MSI	des deux côtés (proximité mairie ?)	
Doct M. Ménard	**245**	**1**	-1	999	R	problème des arbres	
Ecoles	**611**	**1**	-1	999	RAS	assez bons trottoirs, bonne largeur	
Edouard Branly	**468**	**1**	-1	999	RAS		très bonne qualité
Edouard Branly	**468**	**1**	32		L	66 cm poteau EDF	
Edouard Branly	**468**	**1**			F	poteau EDF	angle rue des Dames
Edouard Branly	**468**	**1**			L	poteau EDF	angle rue des Dames
Edouard Ferron	**132**	**1**	-1	999		moyen	
Egalité	**691**	**1**	0	999	R	terre et BB 06 = médiocres	
Egalité	**691**	**1**	0	999	L	60 à 80 cm	
Egalité	**691**	**1**	1	999		longe les lignes SNCF = pas de trottoir	
Eglise	**86**	**2**	-1	999	RAS		
Elisée Reclus	**74**	**1**	-1	999	MSI	véhicules des 2 côtés	
Emancipation	**323**	**1**	0		T	au carrefour av. de la Résistance / bd Bellevue	pas de passage piéton malgré l'arrêt du bus scolaire
Emancipation	**323**	**1**	17		MSI	jusqu'au carrefour bd Bellevue	
Emancipation	**323**	**1**	24		MSI	jusqu'au carrefour bd Bellevue	

Etat des lieux - janvier 2004

rue	long	t	début	fin	code	description	commentaire
Emancipation	**323**	**1**	30	36	MSI		
Epargne	**276**	**1**	0	999	R	trottoir en terre	
Epargne	**276**	**1**	-1	999	R	trottoir en terre	
Epargne	**276**	**1**	3		MSI	7 à 8 voitures sur toute la longueur du trottoir (photos jointes)	les piétons doivent marcher sur la route
Epinettes	**134**	**1**	**-1**	**999**	**RAS**		
Epinettes	**134**	**1**	2		L	65 cm poteau tel.	
Epinettes	**134**	**1**	12		L	68 cm poteau EDF	
Epinettes	**134**	**1**	14		F	poteau tel. tenu par un hauban sans protection	
Epis	**103**	**1**	**0**		**RAS**		
Epis	**103**	**1**	1		MSI	voitures près du bd A. Briand	
Ernest Fontaine	**108**	**1**	-1	999	MSI	quelques voitures	
Evariste Galois	**397**	**2**	-1	999	RAS		
Faidherbe (pass)	**240**	**0**	-1	999	RAS	revêtement correct et bon éclairage	
Faidherbe (rue)	**454**	**2**	1		L	50 cm poteau EDF	
Faidherbe (rue)	**454**	**2**	2		L	40 cm poteau	
Faidherbe (rue)	**454**	**2**	3		L	70 cm poteau EDF	
Faidherbe (rue)	**454**	**2**	10		L	60 cm	
Faidherbe (rue)	**454**	**2**	12		L	70 cm poteau EDF	
Faidherbe (rue)	**454**	**2**	17		L	70 cm poteau EDF	
Faidherbe (rue)	**454**	**2**	19		L	70 cm la roche vient réduire le trottoir	un vestige du passé!
Faidherbe (rue)	**454**	**2**	21		L	70 cm poteau EDF	
Faidherbe (rue)	**454**	**2**	22		L	60 cm poteau EDF	
Fauvettes	**328**	**1**	4	10	F	des bornes en béton empêchent le stationnement	trottoir large, PRM et poussettes passent
Fauvettes	**328**	**1**	12	999	MSI	stationnement de voitures	
Fay	**119**	**1**	0	999	MSI		
Félibres	**247**	**1**	**-1**	**999**	**RAS**		
Fleurs	**185**	**1**	**-1**	**999**		**assez bon état**	
Fontaine Blanche	**660**	**1**	-1	999	L	poteaux souvent à 25/30 cm du caniveau	rue dangereuse peut-être la plus mal entretenue
Fontaine Blanche	**660**	**1**	0	999	L	trottoirs quasi absents ou trop étroits et défoncés	impraticables
Fontaine Blanche	**660**	**1**	25		MSI	apparemment par des usagers SNCF	
Font. Blanche (Pge)	**71**	**0**				Passage non localisé	
Fosse Ronde (sentier)	**151**	**0**				non localisé	
Fourmi	**142**	**1**	-1	999	R	assez médiocre	
Franchises (chemin)	**487**	**0**			R	longe le parc du château Revêtement assez médiocre	
Francis Bergeron	**112**	**1**	1	999	R	bon	
Francis Bergeron	**112**	**1**	0	999	R	médiocre	
Fromenteau	**992**	**2**	2	4	L	entre 50 et 70 cm	
Fromenteau	**992**	**2**	5	7	R	totalement défoncé	
Fromenteau	**992**	**2**	13	15	R	60 cm infranchissable	

Etat des lieux - janvier 2004

rue	long	t	début	fin	code	description	commentaire
Fromenteau	**992**	**2**	19	23	R	trottoir étroit et défoncé : dangereux	
Fromenteau	**992**	**2**	23		F	arbre occupant tout le trottoir, infranchissable pour une poussette	
Fromenteau	**992**	**2**	27		F	vieille souche, infranchissable	
Fromenteau	**992**	**2**	34		L	70 cm	
Fromenteau	**992**	**2**	38		R	trottoir défoncé	
Fromenteau	**992**	**2**	50	52	F	poteaux d'éclairage et EDF	
Fromenteau	**992**	**2**	53	55		impraticable	
Fromenteau	**992**	**2**	58	60	F	45 cm arbre + poteaux EDF et éclairage	
Fromenteau	**992**	**2**	64	66	R	racines et grave détérioration	
Fromenteau	**992**	**2**	66		F	poteau	
Fromenteau	**992**	**2**	66		L	70 cm trottoir assez dégradé	
Fromenteau	**992**	**2**	67		L	69 cm	
Fromenteau	**992**	**2**	73		R	bateau en gros dévers	
Fromenteau	**992**	**2**	78		R	racines	
Fromenteau	**992**	**2**	81		R	racines, trottoir très dégradé	
Fromenteau	**992**	**2**	85		L	65 cm devant porte d'entrée	
Fromenteau	**992**	**2**	92	94	R	78 cm et racines	
Fromenteau	**992**	**2**	100		R	racines	
Fromenteau	**992**	**2**	103	105	R	infranchissable pour PMR et poussettes	
Fromenteau	**992**	**2**			F		
Fromenteau	**992**	**2**			R		
Fromenteau	**992**	**2**	-1	999	R	revêtement souvent très abimé par les racines	
Fruits	**82**	**1**	-1	999	R	trottoirs en terre très dégradés	
Gabriel Péri	**1247**	**2**	3		MSI	garage Citroen	nombreux véhicules sur toute la largeur du trottoir
Gabriel Péri	**1247**	**2**	8		MSI	véhicules et palettes du côté de l'Entrepôt / arrêt de bus	passage particulièrement dangereux pour les piétons
Gabriel Péri	**1247**	**2**	12	16	MSI	stationnement difficile certains jours	
Gabriel Péri	**1247**	**2**	93		R	trous	
Gabriel Péri	**1247**	**2**	99		R	tranchée non comblée	
Gabriel Péri	**1247**	**2**	101		F	plaque de béton disjointe	risque de chute
Gabriel Péri	**1247**	**2**	107		F	plaque de béton disjointe	risque de chute
Gabriel Péri	**1247**	**2**	134		R	trous	
Gabriel Péri	**1247**	**2**	141		L	arrêt de bus	
Gabriel Péri	**1247**	**2**	152		R	trottoirs défoncés après travaux construction pavillon	
Gabriel Péri	**1247**	**2**	156		R	défoncé par plantation d'arbre	
Gabriel Péri	**1247**	**2**	162		R	défoncé par plantation d'arbre	
Gabriel Péri	**1247**	**2**			T	sortie Résidence des Tilleuls : pas de passage piétons	
Galvani	**50**	**1**			R	petite rue en impasse, assez médiocre	
Gambetta	**588**	**2**	2		L	70 cm	
Gambetta	**588**	**2**	4		T	traversée de rue très dangereuse, pas de passage pour piétons	

Etat des lieux - janvier 2004

rue	long	t	début	fin	code	description	commentaire
Gambetta	**588**	**2**	6		R	revêtement défaillant et déclivité	
Gambetta	**588**	**2**	7		L	70 cm	stationnement à cheval autorisé / marquage des emplacements défaillants
Gambetta	**588**	**2**	13		L	50 cm	
Gambetta	**588**	**2**	20		L	40 cm	
Gambetta	**588**	**2**	20		MSI		
Gambetta	**588**	**2**	26		R	revêtement défaillant	
Gambetta	**588**	**2**	31		L	60 cm	
Gambetta	**588**	**2**	40		MSI		
Gambetta	**588**	**2**	62		L	40 cm	
Gambetta	**588**	**2**	62		MSI		
Gambetta	**588**	**2**	18 bis		R	revêtement défaillant et déclivité	
Gambetta	**588**	**2**	9 bis		L	40 cm	
Gare	**125**	**4**			F	poteau EDF mal placé	
Gare (sous le pont SNCF)	**125**	**4**			L	80 cm, pas de protection malgré circulation très importante	**danger**
Garigliano	**698**	**2**	-1	999	RAS		
Gay Lussac	**815**	**1**	79	85	MSI		
Gay Lussac	**815**	**1**	-1	999	R	revêtement assez médiocre	
Général Friant	**494**	**1**	-1	999	RAS	jolis aménagements	
Général Morand	**621**	**1**	-1	999	RAS	jolis aménagements	
Genêts	**328**	**1**	38		F	poteau avec embase en béton	
Genêts	**328**	**1**	38		L	50 cm	
Georges Risler	**104**	**1**	-1	999	L	trottoirs étroits	
Giroflées	**225**	**1**			**RAS**		
Glycines	**447**	**1**	28		F	boitier EDFsur la rue	
Glycines	**447**	**1**	37		F	poteau éclairage urbain	
Glycines	**447**	**1**	37		L	moins de 70 cm	
Glycines	**447**	**1**	39		MSI		
Gounod	**349**	**1**	4		F	poteau téléphonique	
Gounod	**349**	**1**	4		L	62 cm	
Gounod	**349**	**1**	16		F	poteau tel et EDF	
Gounod	**349**	**1**	16		L	60 cm	
Gounod	**349**	**1**	31		MSI	trottoirs impraticables	
Gounod	**349**	**1**	34		F	poteau EDF et teléphone	
Gounod	**349**	**1**	34		L	63 cm	
Gounod	**349**	**1**	50		MSI		
Grande Rue	**265**	**2**	-1	999		rue de moins en moins piétonne ?	
Grande Rue	**265**	**2**				bacs à fleurs barrant le passage vers immeuble C Claudel	

Etat des lieux - janvier 2004

rue	long	t	début	fin	code	description	commentaire
Grd Vl Grd Vaux (Stn)	**75**	**0**				entretien moyen	
Gravigny	**227**	**2**	-1	999	MSI	dégradé + voitures sur le trottoir	
Gravigny	**227**	**2**	-1	999	R	dégradé + voitures sur le trottoir	
Grigny (chemin)	**315**	**0**			R + L	chemin étroit et mal entretenu (terre et herbe)	
Guynemer (av)	**201**	**1**	-1	999	L	très large (2,60) etbon état	l'idéal !
Harpe	**516**	**1**	-1	999	MSI		chiens hurlant le long des clôtures
Harpe	**516**	**1**			MSI	au niveau de la place : 3 voitures à cheval sur le trottoir depuis 6 mois	
Henri Barbusse	**291**	**1**	15	17	L	50cm	
Henri Barbusse	**291**	**1**	23		L	71cm	
Henri Barbusse	**291**	**1**	31		L	71 cm	
Henri Barbusse	**291**	**1**	48		R	rocaille devant la maison de Corine = plus de trottoir	
Henri Barbusse	**291**	**1**	50		R	gros rocher sur le trottoir = plus de trottoir	
Henri Barbusse	**291**	**1**	52		R	plus de trottoir	
Henri Barbusse	**291**	**1**	-1	999		trottoirs restant relativement bons !	
Henry Dessent	**189**	**1**			L	angle rue des Alouettes : poteau EDF	
Henry Dunant	**431**	**4**			L	largeur variable, parfois juste en fonction du trafic	
Henri Matisse	**131**	**1**			**RAS**		
Henri Ouzilleau	**406**	**2**	-1	999	RAS	très larges trottoirs 3,50	
Henri Raynaud	**293**	**1**	0	999	MSI	stationnement illicite	
Henri Raynaud	**293**	**1**	-1	999	R	trottoirs défoncés	
Henri Raynaud	**293**	**1**	-1	999	R	terre + herbe + trous = à refaire	
Huchette	**88**	**1**	-1	999	MSI	sur les deux trottoirs	
Iris	**362**	**1**	0	999	MSI	stationnement de voitures	
J.B. Charcot	**126**	**1**	0	999	R	revêtement très dégradé	
J.B. Clément	**97**	**1**	**-1**	**999**	**RAS**	**largeur et revêtement acceptables**	
J.J. Rousseau	**110**	**1**	-1	999	R	à refaire	
J.J. Rousseau	**110**	**1**	2		MSI		
J.J. Rousseau	**110**	**1**	5		L		
J.J. Rousseau	**110**	**1**	7		L		
J.J. Rousseau	**110**	**1**	10	12	MSI		
Jacques Cœur	**200**	**1**	-1	999	R	assez bonne état	
Jardins (passage)	**111**	**0**			R	herbe à déffricher	
Jean Allemane	**950**	**4**	0	999	F	tous les poteaux d'éclairage entre rue Boileau et château d'eau sont une entrave pour les poussettes et les PMR	
Jean Allemane	**950**	**4**	0		L	54 cm entre panneau signal. routière et BTH / angle sud rues Poirers et Boileau	
Jean Allemane	**950**	**4**	0		L	69 cm entre poteau EDF et BTH	
Jean Allemane	**950**	**4**	0		L	59 cm poteau EDF et BTH	
Jean Allemane	**950**	**4**	0		L	50 cm entre poteau tel.et BTH/ angle nord intersection rue de l'Yser	
Jean Allemane	**950**	**4**	0		L	41 cm entre poteau EDF et BTH angle sud rue de l'Artois	

Etat des lieux - janvier 2004

rue	long	t	début	fin	code	description	commentaire
Jean Allemane	**950**	**4**	0		L	53 cm poteau EDFangle sud à l' intersection rue Jenner	
Jean Allemane	**950**	**4**	0		L	67 cm poteau éclairage à l'angle sud de l'intersection rue Jenner	
Jean Allemane	**950**	**4**	0		L	57 cm poteau éclairageangle nord à l' intersection rue Jenner	
Jean Allemane	**950**	**4**	0		L	62 cm poteau éclairage et BTH / angle nord / intersection rue Pégoud	
Jean Allemane	**950**	**4**	14		L	68 cm poteau EDF	
Jean Allemane	**950**	**4**	16		L	51 cm poteau EDF	
Jean Allemane	**950**	**4**	19		L	69 cm poteau signalisation routière	
Jean Allemane	**950**	**4**	20		L	60 cm poteau EDF	
Jean Allemane	**950**	**4**	21		L	68 cm poteau éclairage	
Jean Allemane	**950**	**4**	23		L	67 cm poteau éclairage	
Jean Allemane	**950**	**4**	27		L	56 cm poteau tel.	
Jean Allemane	**950**	**4**	27		L	46 cm poteau éclairage	
Jean Allemane	**950**	**4**	28		L	64 cm poteau EDF	
Jean Allemane	**950**	**4**	29		L	66 cm poteau tel.	
Jean Allemane	**950**	**4**	29		L	45 cm poteau éclairage	
Jean Allemane	**950**	**4**	31		L	66 cm poteau éclairage	
Jean Allemane	**950**	**4**	42		L	66 cm poteau téléphone	
Jean Allemane	**950**	**4**	45		L	53 cm poteau tel.	
Jean Allemane	**950**	**4**	49		L	49 cm poteau tel.	
Jean Allemane	**950**	**4**	49		L	53 cm poteau éclairage	
Jean Allemane	**950**	**4**	51		L	68 cm poteau tel.	
Jean Allemane	**950**	**4**	55		L	60 cm poteau d'éclairage	
Jean Allemane	**950**	**4**	56		T	visibilité réduite pour traverser	
Jean Allemane	**950**	**4**	59		L	68 cm poteau d'éclairage	
Jean Allemane	**950**	**4**	60		L	66 m poteau EDF	
Jean Allemane	**950**	**4**	61		L	65 cm poteau d'éclairage	
Jean Allemane	**950**	**4**	62		L	66 cm poteau EDF	
Jean Allemane	**950**	**4**	65		L	67 cm poteau d'éclairage	
Jean Allemane	**950**	**4**	69		L	65 cm poteau d'éclairage	
Jean Allemane	**950**	**4**	70		L	66 cm poteau téléphone	
Jean Allemane	**950**	**4**	72		L	69 cm poteau EDF et tel.	
Jean Allemane	**950**	**4**	74		L	61 cm poteau EDF et tél.	
Jean Allemane	**950**	**4**	80		L	64 cm poteau EDF	
Jean Allemane	**950**	**4**	82		L	66 cm poteau EDF et tel.	
Jean Allemane	**950**	**4**	84		L	69 cm poteau EDF	
Jean Allemane	**950**	**4**	84 bis		L	67 cm poteau signalisation routière	
Jean Allemane	**950**	**4**			L	54 cm intersection avec la rue des Glycines et étalage de fleuriste	circulation piétonne difficile
Jean Allemane	**950**	**4**			L	64 cm intersection avec la rue des Fleurs	
Jean Allemane	**950**	**4**	-1	999	L	le revêtment est bon mais largeur très insuffisante	**DANGER**

Etat des lieux - janvier 2004

rue	long	t	début	fin	code	description	commentaire
Jean Bouyer	**236**	**1**	-1	999	R	trottoirs en médiocre état, peu larges	
Jean Chevreuil	**567**	1	-1	999	RAS	à vérifier	
Jean Jaurès	**736**	**2**	0	999	F	nombreux poteaux EDF sur milieu du trottoir	
Jean Jaurès	**736**	**2**	50		F	poteau EDF	
Jean Jaurès	**736**	**2**	77		F	poteaux teléphoniques mal plantés	
Jean Jaurès	**736**	**2**	79		F	bornes de béton	
Jean Jaurès	**736**	**2**	84		R	revêtement abîmé	
Jean Jaurès	**736**	**2**	84		F	poteau EDF	
Jean Jaurès	**736**	**2**	84		L	68 cm	
Jean Jaurès	**736**	**2**			L	70 cm de passage	
Jean Jaurès	**736**	**2**			L	65 cm poteau d'éclairage	
Jean Mermoz	**181**	1	-1	999	RAS	revêtement moyen	
Jenner	**619**	**1**	-1	999		assez bon état	
Joliot Curie	**185**	**2**			L	de l'école Joséphine au parking de la gare	
Joliot Curie	**185**	**2**			R	de l'école Joséphine au parking de la gare	
Joyeuse	**310**	**1**	2		L	poteau EDF	
Joyeuse	**310**	**1**	12		L	plot et poteau EDF	
Joyeuse	**310**	**1**	0			carrefour A. Briand : descente de trottoir absente	
Jules Ferry	**221**	**1**	-1	999	R	revêtement très moyen	
Jules Ferry	**221**	**1**	2		F	poteau EDF	
Jules Ferry	**221**	**1**	2		L	66 cm	
Jules Ferry	**221**	**1**	9		F	poteau éclairage urbain	
Jules Ferry	**221**	**1**	9		L	58 cm	
Jules Guesde	**146**	**1**	-1	999	L	trottoirs très larges (185 cm), revêtement moyen	
Jussieu	**803**	1	-1	999	RAS	rue refaite assez récemmenr, bonne qualité	
Juvisy (chemin) rue	**545**	**1**	1	999	R	pas de trottoir, longe la voie SNCF	
Juvisy (chemin) rue	**545**	**1**	0	999	R	esquisse de trottoir !	
Juvisy Cottages (av)	**471**	1	0	999	RAS		
L.J.Mézard	**131**	**3**	-1	999	L	pas très large par rapport au flux de piétons	
La Bruyère	**169**	**1**	4		L	68 cm poteau EDF	
La Bruyère	**169**	**1**	10		L	69 cm poteau EDF	
La Bruyère	**169**	**1**	15	17	L	59 cm poteau éclairage	
La Bruyère	**169**	**1**	22		L	59 cm poteau EDF	
La Fontaine	**144**	1	-1	999	RAS		
La Fontaine	**144**		0	999	RAS		
Labourbe	**230**	**1**	-1	999	MSI		
Lamartine	**170**	1	-1	999	RAS		
Lamartine	**170**	1	0	999	RAS		
Lauriers	**96**	1			RAS		

Etat des lieux - janvier 2004

rue	long	t	début	fin	code	description	commentaire
Lavoisier	**240**	**1**	2		MSI		
Lavoisier	**240**	**1**	18		F	plaque d'égoût descellée	
Lavoisier	**240**	**1**	21		F	plaque d'égoût	
Lavoisier	**240**	**1**	30		F	plaque d'égoût	
Lavoisier	**240**	**1**	34		R	déherbage à prévoir !	
Liberté	**719**	**2**	31		R	gros trous	
Liberté	**719**	**2**			MSI	devant le restaurant Le Centre	
Lilas	**420**	**1**	-1	999	R	revêtement à refaire	
Lilas	**420**	**1**	8		R	totalement dégradé	
Lilas	**420**	**1**	14		R		
Lilas	**420**	**1**	22		MSI		
Lilas	**420**	**1**	37			éclairage défaillant	
Lilas	**420**	**1**	42		L	moins de 70 cm	
Lilas	**420**	**1**	44		F		
Lilas	**420**	**1**	48		MSI		
Lilas	**420**	**1**	54		R	plaque d'égoût	
Lilas	**420**	**1**	64		F	plaque d'égoût	
Lilas	**420**	**1**	39 bis		F	plaque d'égoût	
Linné	**783**	1	-1	999	RAS		
Linné	**783**	1	0	999	RAS		quelques véhicules en stationnement sur les trottoirs
Longjumeau	**928**	**2**	0	999	R	trottoirs non bitumés et parfois défoncés par les voitures qui y stationnent	impraticables surtout avec une poussette et PMR
Longjumeau	**928**	**2**	41	85	R	trottoir en terre + arbres = tres dégradé	
Longjumeau	**928**	**2**	20	64	R	idem	
Longjumeau	**928**	**2**	53	85	L	inférieur à 80 cm	
Longjumeau	**928**	**2**	30	64	L	inférieur à 80 cm	
Longjumeau	**928**	**2**	41	51	L	légerement plus large	
Longjumeau	**928**	**2**	20	30	L	ideem	
Longjumeau	**928**	**2**	-1	999	R	trottoirs à refaire	
Longue Raie (sentier)	**48**	**0**			R	revêtement médiocre	
Louis Gilles	**218**	**1**	0	999	R	degradé	
Louis Gilles	**218**	**1**	8		L	75 cm	
Louis Gilles	**218**	**1**	9		L	76 cm poteau	
Louis Gilles	**218**	**1**	13		R	dégradé	
Louis Gilles	**218**	**1**	20		L	76 cm poteau	
Luxembourg	**256**	**1**	1	25	R	large mais assez dégradé	
Luxembourg	**256**		27	999	L	moins large mais revêtement meilleur	
Mail	**270**	**2**	-1	999		nouveau trottoir aménagé peu commode	
Mail	**270**	**2**	0		L	10 cm entre la rue de la Procession	
Mail	**270**	**2**			L	50 à 60 cm jusqu'au stop de la rue des Rossays	

Etat des lieux - janvier 2004

rue	long	t	début	fin	code	description	commentaire
Maréchal de Lattre	**570**	1	-1	999	RAS	nouvel aménagement du carrefour	
Marc Sangnier	**420**	**1**	0	999	L	moins de 20 cm	
Marc Sangnier	**420**	**1**	14		F	poteau moins de 80 cm	
Marc Sangnier	**420**	**1**	18		F	poteau moins de 80 cm	
Marc Sangnier	**420**	**1**	20		F	poteau moins de 80 cm	
Marc Sangnier	**420**	**1**	24		F	poteau moins de 80 cm	
Marc Sangnier	**420**	**1**			R	chaussée défoncée	état général affligeant
Marcel Prévost	**256**	**1**	-1	999	F	poteaux d'éclairage avec grosse emprise au sol	
Marcel Prévost	**256**	**1**	-1	999	L	68 cm	
Marcel Prévost	**256**	**1**	2		L	62 cm poteau EDF	
Marcellin Berthelot	**301**	**1**	0	999	L		
Marcellin Berthelot	**301**	**1**	0	999	MSI		
Marcellin Berthelot	**301**	**1**	0	999	R	trottoir inexistant	
Marcellin Berthelot	**301**	**1**	-1	999	R	terre et herbe = très dégradés	pas de panneau indicateur en bout de rue (demande déjà faite en mairie sans suite)
Maréchal Foch	**357**	**1**	-1	999		pas de problèmes majeurs	
Maréchal Foch	**357**	**1**	13		R	totalement défoncé	
Marguerites	**367**	**1**	54		MSI	rue refaite récemment	
Marie Chauvet	**182**	**1**	-1	999	R	pas très large mais revêtement correct	
Marie Chauvet	**182**	**1**	**1**		**L**	**73cm poteau**	
Marie Chauvet	**182**	**1**	**3**		**L**	**50 cm double poteau**	
Marie Chauvet	**182**	**1**	**13**		**L**	**73cm poteau**	
Marie Chauvet	**182**	**1**			L	77 le long du parking	
Marronniers	**1211**	**2**	0	999	RAS	traitement des arbres assez réussi	quelques véhicules en stationnement sur les trottoirs
Martinière	**420**	**1**	0	999	L	peu de passages praticables	
Martinière	**420**	1	0		L	très dangereux sous le pont SNCF	
Martinière	**420**	**1**	-1	999	R	parfois pas de trottoirs ou très dégradés	
Massenet	**75**	**1**	-1	999	R	assez dègradè	
Massenet	**75**	**1**	-1	999	L		
Maxime	**161**	**1**	-1	999	L	rue étroite sans trottoir	circulation faible ?
Messidor	**144**	**1**	1	999	R	revêtement assez médiocre	
Michelet	**220**	**1**	**-1**	**999**	**RAS**		
Michelet	**220**	**1**	2		L	67 cm poteau EDF accolé à un panneau rue	
Michelet	**220**	**1**	20		L	68 cm poteau EDF	
Michelet	**220**	**1**	24		L	61 cm poteau EDF	
Mirabeau	**236**	**1**	-1	999	R	revêtement assez médiocre	
Mireille	**235**	**1**	0	999		marche de bordure souvent comblée par les riverains	les trottoirs sont-ils inondés par forte pluie ?
Mireille	**235**	**1**	1		F	borne en ciment	
Mireille	**235**	**1**	2		F	nombreuses bornes ciment non justifiées	

Etat des lieux - janvier 2004

rue	long	t	début	fin	code	description	commentaire
Mireille	**235**	**1**	2		L	58 cm poteau éclairage et bornes en ciment	
Mistral	**663**	**1**	-1	999	R	assez bon état	
Mistral	**663**	**1**	0		F	angle avec La Bruyère : 2 énormes poteaux EDF	
Mistral	**663**	**1**	0		L	50 cm	
Molière	**129**	**1**	0		F	pots de fleur en béton mal placés	
Mont Blanc	**66**	**1**	-1	999	L	trottoirs peu larges plus ou moins 70 cm	
Mont Blanc (sente)	**30**	**0**				entre rue Ribot et P. Sumien	
Montagne Pavée	**517**	**2**	1	999	L	pas de trottoir	**DANGER**
Montagne Pavée	**517**	**2**	2	999	L	largeur des trottoirs souvent réduite	
Montagne Pavée	**517**	**2**	2	999	MSI	revêtement parfois dégradé	
Montagne Pavée	**517**	**2**	15	31	L		
Montagne Pavée (sentier)	**191**	**0**			R	revêtement assez médiocre	
Morangis	**264**	**3**	-1	999		longe la ZAC des Gatines	
Morsang	**350**	**2**	-1	999	RAS		
Moulins	**488**	**1**	-1	999	R	trottoirs asphaltés mais crottes de chien	
Moulins (bretelle)	**150**	**0**				chemin non localisé	
Mozart	**45**	**1**	6		MSI		
Mozart	**45**	**1**	38		MSI		
Mozart	**45**	**1**	41		MSI		
Muguet	**335**	**1**	8		R	déclivité importante	
Muguet	**335**	**1**	18		MSI		
Muguet	**335**	**1**	21		R	déclivité importante	
Muguet	**335**	**1**	28		MSI		
Muguet	**335**	**1**	41		MSI		
Not'Campagne	**131**	**1**	5		F	énorme poteau EDF + dévers important	dangereux
Not'Campagne	**131**	**1**	5		R	énorme poteau EDF + dévers important	dangereux
Nouvelle	**185**	**1**	1		MSI		
Nouvelle	**185**	**1**	9		MSI		
Nouvelle	**185**	**1**			F	poteau EDF+ borne pompiers + divers compteurs, angle rue Mézard	
Noyers	**711**	**1**	0		R	trottoir défoncé à l'angle de la rue de l'Artois	
Noyers	711	1	-1	999	L	de 80 cm à 1 mètre = poteaux divers	
Noyers	**711**	**1**	64		MSI	stationnement illicite	
Noyers	**711**	**1**	70		MSI	stationnement illicite	
Œillets	**422**	**1**	**0**	**999**	**RAS**		**végétation débordante sur l'emprise des trottoirs**
Œillets	**422**	**1**	1		L	67 cm poteau EDF à l'angle de la rue des Camélias	
Œillets	**422**	**1**	25		L	68 cm poteau EDF	
Œillets	**422**	**1**	35		L	67 cm poteau EDF et tel. accolés, pourquoi ?	
Onze novembre	**472**	**1**	**0**	**999**	**RAS**		**rue refaite récemment**

Etat des lieux - janvier 2004

rue	long	t	début	fin	code	description	commentaire
Onze novembre	**472**	**1**	17		F	borne compteur EDF réduisant le passage (<60 cm)	
Onze novembre	**472**	**1**	17		L	borne compteur EDF réduisant le passage (<60 cm)	
Onze novembre	**472**	**1**	22		F	boitier EDF public	
Onze novembre	**472**	**1**	27		F	boîtier EDF privé	
Onze novembre	**472**	**1**	31		L	31 cm poteau éclairage	
Onze novembre	**472**	**1**	51		L	69 cm poteau EDF	
Onze novembre	**472**	**1**	60		F	végétation envahissant le trottoir	
Onze novembre	**472**	**1**	-1	999		rue refaite = suppression de tous les problèmes ?	
Orge (bd)	**915**	**1**	29	35	R	trottoirs défoncés totalement impraticables	
Orge (bd)	**915**	**1**	45		F	bateau construit sans passage caniveau	ravinement sur le trottoir
Orge (bd)	**915**	**1**	49	53	MSI	manque de grillage en bordure SNCF	chute de pierres sur le trottoir
Orge (bd)	**915**	**1**	61		R	trottoir non refait après travaux SNCF	
Orge (bd)	**915**	**1**	71			pas de grillage le long des voies SNCF	accés possible sur les voies : danger
Orge (bd)	**915**	**1**	73	99	R	très mauvais état	
Orge (bd)	**915**	**1**	79	81	R	trottoirs impraticables en trop mauvais état	
Orge (bd)	**915**	**1**	99		MSI	dépotoir : branches d'arbres coupés	
Orge (bd)	**915**	**1**	11 bis		R	trous	
Orge (quai ou passage)	**199**	**0**				localisation encore imprécise	
Orme au Messier	**271**	**1**	-1	999	L	entre 80 et 100 cm, souvent en forte déclivité	
Orme au Messier	**271**	**1**	0		L	angle rue du Coteau, énorme poteau EDF	
Paix	**266**	**1**	**-1**	**999**	**RAS**		
Palombes	**1102**	**3**	-1	999	MSI	stationnement de voitures	
Palombes	**1102**	**3**	0	999	R		
Palombes	**1102**	**3**	6		L	cinq plots en ciment sur le trottoir	
Palombes	**1102**	**3**	10		F	2 poteaux	
Palombes	**1102**	**3**	10		L	moins de 60 cm	
Palombes	**1102**	**3**	10		R	trottoir défoncé	
Palombes	**1102**	**3**	12		L	70 cm deux poteaux	
Palombes	**1102**	**3**	14		R	trottoir défoncé	
Palombes	**1102**	**3**	24		F	3 poteaux	
Palombes	**1102**	**3**	24		L	moins de 60 cm	
Palombes	**1102**	**3**	0			pas d'accés dénivelé au trottoir à l'angle avec Juvisy-Cottages	
Palombes	**1102**	**3**	32		F	poteau	
Palombes	**1102**	**3**	32		L	moins de 55 cm	
Panorama (av)	**300**	**2**	-1	999		assez bon état	
Panorama (cité du)	**131**	**1**	-1	999	R	revetement dégradé	
Paris	**919**	**1**	8		L	66 cm poteau EDF	
Paris	**919**	**1**	13		L	67 cm poteau éclairage	

Etat des lieux - janvier 2004

rue	long	t	début	fin	code	description	commentaire
Paris	**919**	**1**	38		L	58 cm poteau EDF	
Paris	**919**	**1**	38		L	66 cm branchement particulier EDF	
Paris	**919**	**1**	42		L	68 cm poteau EDF	
Paris	**919**	**1**	100		L	60 cm poteau EDF	
Parmentier	418	1	-1	999	R	assez médiocre	
Parmentier	**418**	**1**	2	2	L		
Pasteur	**520**	**1**	-1	999	R	trottoirs en mauvais état	
Pasteur	**520**	**1**	27		M	aiguilles de pin	rendant le trottoir glissant
Pasteur	**520**	**1**	0		F	carrefour Aristide Briand : voitures stationnant à cheval sur le trottoir	
Pasteur	**520**	**1**	0		MSI	carrefour Aristide Briand : plot génant	
Pasteur	**520**	**1**	0			souhait d'un stop à l'intersection avec la rue des Cailles	
Paul Cézanne	**155**	**1**	-1	999	RAS		
Paul Sumien	**907**	**3**	4	6	MSI	les voitures occupent tout le trottoir	dangereux
Paul Sumien	**907**	**3**	13		L	2; 50 m	un record
Paul Sumien	**907**	**3**	13		R	défoncé sur toute la façade	
Paul Sumien	**907**	**3**	15		F		
Paul Sumien	**907**	**3**	15		L	65 cm	
Paul Sumien	**907**	**3**	19		F	arbre et poteau	impraticable
Paul Sumien	**907**	**3**	19	21	L	70 cm	
Paul Sumien	**907**	**3**	24	26	F	poteaux EDF et éclairage + arbre	
Paul Sumien	**907**	**3**	24	26	R		
Paul Sumien	**907**	**3**	28		R	racines très importantes	
Paul Sumien	**907**	**3**	29	31	R	défoncé par racines	
Paul Sumien	**907**	**3**	29		R	défoncé gravement	impraticable
Paul Sumien	**907**	**3**	32		F	poteau éclairage et arbre en décalé	
Paul Sumien	**907**	**3**	32		L	75 cm	
Paul Sumien	**907**	**3**	40		L	poteau éclairage : 80 cm	
Paul Sumien	**907**	**3**	42	44	R	totalement déformé par racines	
Paul Sumien	**907**	**3**	43		R	gravier devant façade	
Paul Sumien	**907**	**3**	46	48	F	deux poteaux + 1 arbre	
Paul Sumien	**907**	**3**	46	48	L	50 cm	
Paul Sumien	**907**	**3**	47		L	60 cm entre arbre et poteau	
Paul Sumien	**907**	**3**	47		R	grosse bosse par racines	
Paul Sumien	**907**	**3**	56		R	racines donc dangereux	
Paul Sumien	**907**	**3**	62		L	75 cm arbre et poteau	
Paul Sumien	**907**	**3**	63		F	arbre et poteau en décalage	
Paul Sumien	**907**	**3**	74		F	arbre + poteau EDF et éclairage	
Paul Sumien	**907**	**3**	74		L	65 cm	
Paul Sumien	**907**	**3**	83		L	86 cm	

Etat des lieux - janvier 2004

rue	long	t	début	fin	code	description	commentaire
Paul Sumien	**907**	**3**	91		F	arbre et poteau	
Paul Sumien	**907**	**3**	91		L	40 cm	
Paul Sumien	**907**	**3**	113		F	arbre et poteau	
Paul Sumien	**907**	**3**	113		L	35 cm	
Paul Sumien	**907**	**3**	119		R	trottoir totalement en dévers	
Paul Sumien	**907**	**3**	121		L	70 cm	
Paul Sumien	**907**	**3**	123		MSI		
Paul Sumien	**907**	**3**	127	131	R	trottoir défoncé par racines	
Paul Sumien	**907**	**3**	129	131	MSI		
Paul Sumien	**907**	**3**			L	grave rétrécissement par des haies non taillées à l'intersection avec Bd Bellevue	
Paul Sumien	**907**	**3**				déclivité du trottoir redoutable dans le virage à l'intersection avec la rue Grimoux	
Paul Valéry	**215**	**1**	-1	999	L	bonne largeur 170 cm revêment assez bon	
Pêchers	**119**	**1**	-1	999	RAS	mais largeur juste	
Pégoud	**561**	**1**	0	999	F	bornes sur les trottoirs	
Pégoud	**561**	**1**	11		MSI	largeur réduite de 0,10 à 30 cm	
Pégoud	**561**	**1**	17		MSI	largeur réduite de 0,10 à 30 cm	
Pégoud	**561**	**1**	33		MSI	largeur réduite de 0,10 à 30 cm	
Pégoud	**561**	**1**	34		MSI	largeur réduite de 0,10 à 30 cm	
Pégoud	**561**	**1**	36		R	bordures des trottoirs détériorée, mauvais état général	
Pégoud	**561**	**1**	37		R	bordures des trottoirs détériorée, mauvais état général	
Pégoud	**561**	**1**	39	41	MSI	branches non élaguées	
Pégoud	**561**	**1**	40		MSI	largeur réduite de 0,10 à 30 cm	
Pégoud	**561**	**1**	40		R	bordures des trottoirs détériorée, mauvais état général	
Pégoud	**561**	**1**	48		MSI	largeur réduite de 0,10 à 30 cm	
Pégoud	**561**	**1**	55	57	MSI	largeur réduite de 0,10 à 30 cm	
Pégoud	**561**	**1**	61		MSI	largeur réduite de 0,10 à 30 cm	
Pégoud	**561**	**1**	65	69	MSI	largeur réduite de 0,10 à 30 cm	
Pégoud	**561**	**1**	-1	999		état général assez médiocre L + R	
Pensées	**310**	**1**	22	24	L	poteau EDF	
Pensées	**310**	**1**	27		MSI		
Pensées	**310**	**1**	33		L	poteau EDF	
Pensées	**310**	**1**	35		MSI		
Perdrix	**293**	**1**	0		MSI	devant garages voitures stationnées sur le trottoir	
Perdrix	**293**	**1**	28		L	poteau EDF	
Perdrix	**293**	**1**				carrefour rue des Cailles : descente de trottoir absente	
Pervenches	**595**	**1**	1	37	L	moins de 60 cm	
Pervenches	**595**	**1**	1	37	MSI	stationnement de voitures	
Pervenches	**595**	**1**	**39**	**999**	**RAS**	**L + R assez bons**	
Petits Champs	**487**	**1**	2		MSI		

Etat des lieux - janvier 2004

rue	long	t	début	fin	code	description	commentaire
Petits Champs	**487**	**1**	6		F	poteau tel	
Petits Champs	**487**	**1**	8		L	68 cm	
Petits Champs	**487**	**1**	16		L	64 cm	
Petits Champs	**487**	**1**	21		R	revêtement défoncé	
Petits Champs	**487**	**1**	26		R	revêtement défoncé	
Petits Champs	**487**	**1**	30		F	poteau EDF	
Petits Champs	**487**	**1**	30		L	67 cm	
Petits Champs	**487**	**1**	40		F	poteau EDF	
Petits Champs	**487**	**1**	40		L	68 cm	
Petits Champs	**487**	**1**	41		F	poteau éclairage + dévers important	
Petits Champs	**487**	**1**	41		L	69 cm	
Petits Champs	**487**	**1**	50		F	poteau EDF	
Petits Champs	**487**	**1**	50		L	68 cm	
Petits Champs	**487**	**1**	55		F	poteau éclairage	
Petits Champs	**487**	**1**	55		L	68 cm	
Petits Champs	**487**	**1**			L	69 cm	
Petit Chemin (Le)	**128**	**0**				chemin non localisé	
Pierre Brossolette	**268**	**1**	107		F	branches très basses	
Pierre Brossolette	**268**	**1**	-1	999	L	refaits mais pas larges (de 80 cm à 90 cm)	
Pierre Curie	**743**	**1**	10		L	68 cm poteau EDF	
Pierre Curie	**743**	**1**	19		L	69 cm poteau éclairage	
Pierre Curie	**743**	**1**	21		L	65 cm poteau éclairage	angle rue des Petits Champs
Pierre Loti	**219**	**1**	2		L	68 cm	angle rue Cherchefeuilles
Pierre Loti	**219**	**1**	9		R	Trottoir fortement creusé pour permettre une descente de garage et entraînant une très forte pente longitudinale	
Platanes	**58**	**1**	-1	999	RAS		
Platanes	**58**	**1**	2		F	Espace délicat entre arbre et poteau EDF	
Plateau	**353**	**1**	-1	999	RAS		
Plateau	**353**	**1**	1		L	65 cm poteau sigalisation routière	
Plateau	**353**	**1**	47	999	MSI	véhicules en stationnement empiétant sur le trottoir du 16 au 31 de chaque mois cilents des ccommerces et cafés	
Pointe Sirette	**198**	**1**	-1	999		assez bon, mais	
Pointe Sirette	**198**	**1**	9		L	60cm = poteau stop + poteau PTT	
Pointe Sirette	**198**	**1**	1	999	L	bornes sur les trottoirs	
Poiriers	**170**	**1**	0		L	69 cm poteau EDF	angle boulevard Aristide Briand
Poiriers	**170**	**1**	0	3	MSI		
Poiriers	**170**	**1**	0	3	R	pas de revêtement	
Poiriers	**170**	**1**	0	999	R		chaussée dangereuse pour les vélos et piétons à cause de trous, ciment et sable…

Etat des lieux - janvier 2004

rue	long	t	début	fin	code	description	commentaire
Poiriers	**170**	**1**	0	999			trottoirs peu praticables à pas praticables du tout
Poiriers	**170**	**1**	1		L	80 cm	
Poiriers	**170**	**1**	1		MSI	poubelles et stationnement illicite	
Poiriers	**170**	**1**	1	7	R		
Poiriers	**170**	**1**	1		R	abîmé et en déclivité	
Poiriers	**170**	**1**	2	4	F	poteau EDF au milieu du trottoir	
Poiriers	**170**	**1**	2	4	L	80 cm	laverie rejetant ses eaux polluées
Poiriers	**170**	**1**	2	4	MSI	stationnement et poubelles	
Poiriers	**170**	**1**	2	4	R	mauvais état sable et ciment	
Poiriers	**170**	**1**	3	7	F	poteau EDF	
Poiriers	**170**	**1**	3	7	L	70 cm	
Poiriers	**170**	**1**	3		R	défoncé par camions	
Poiriers	**170**	**1**	6	8	R	mauvais état	
Poiriers	**170**	**1**	7		R	canalisations eau de pluie cassée (cause poids lourds chantier Pelletier)	
Poiriers	**170**	**1**	9	13	R	revêtement en mauvais état	
Poiriers	**170**	**1**	10		R	mauvais état	
Poiriers	**170**	**1**	12		F	poteau tel.	
Poiriers	**170**	**1**	12		L	moins de 76 cm	
Poiriers	**170**	**1**	12		R	mauvais état	
Poiriers	**170**	**1**	14		L	moins de 70 cm	
Poiriers	**170**	**1**	14		R	très mauvais état	
Poiriers	**170**	**1**	16		F	panneau indicateur trop bas (< 2 m)	
Poiriers	**170**	**1**	16		L	poteau EDF moins de 70 cm	
Poiriers	**170**	**1**			L	54 cm panneau signalisation et BTH	
Pommiers	**153**	**1**	1	13	MSI		
Pommiers	**153**	**1**	2	18	MSI		
Pommiers	**153**	**1**	-1	999	RAS	**rue refaite recemment**	
Poulbot	**104**	**1**	1		L	66 cm poteau EDF	
Poulbot	**104**	**1**	2		L	57 cm poteau éclairage	
Poulbot	**104**	**1**	3		L	66 cm poteau EDF	
Prés St Martin	**832**	**4**	21	25	MSI	voitures **sur** le trottoir	
Prés St Martin	**832**	**4**	48		MSI	voitures **sur** le trottoir	
Prés St Martin	**832**	**4**	50		MSI	voitures **sur** le trottoir	
Prés St Martin	**832**	**4**	54		R	trottoir effondré devant entrée de garage	
Prés St Martin	**832**	**4**	54		L	60 cm	
Prés St Martin	**832**	**4**	61	65	R	trottoir très défoncé et non bitumé - saillie provoquée par 2 regards E.U.	
Prés St Martin	**832**	**4**	66	74	L	50 cm devant chaque poteau	
Prés St Martin	**832**	**4**	66	74	F	poteau EDF	
Prés St Martin	**832**	**4**	73		F	poteau	

Etat des lieux - janvier 2004

rue	long	t	début	fin	code	description	commentaire
Prés St Martin	**832**	**4**	73		L	55 cm	
Prés St Martin	**832**	**4**	74		F	énorme poteau	
Prés St Martin	**832**	**4**	74		L	plus d'espace trottoir (entre 15 et 50 cm)	PHOTO
Prés St Martin	**832**	**4**	83		F	2 poteaux	
Prés St Martin	**832**	**4**	83		L	50 cm	
Prés St Martin	**832**	**4**	85		F	poteau	
Prés St Martin	**832**	**4**	85		L	50 cm	
Prés St Martin	**832**	**4**			MSI	devant la cité	
Primevères	**211**	**1**	4	6	F	plaque d'égoût	
Primevères	**211**	**1**	10		F	plaque d'égoût	
Primevères	**211**	**1**	22	24	MSI		
Primevères	**211**	**1**	28		L	moins de 70 cm : poteau EDF	
Princesse	**97**	**1**	-1	999	R	trottoirs en terre ou très délabrés	
Procession	**195**	**1**	-1	999	R	trottoirs quasi inexistants, très dégradés	
Prof Vaillant	**278**	**1**	-1	999	L	120 cm mais réduite à chaque poteau	
Prof Vaillant	**278**		43		F	gros poteau EDF	
Prof Vaillant	**278**		44		L	60 cm gros poteau EDF	
Provence (rue)	**327**	**1**	1		L	51 cm poteau EDF	angle rue Jean Jaurès
Provence (rue)	**327**	**1**	21		L	69 cm poteau EDF	angle rue Mistral
Provence (rue)	**327**	**1**	27		F	Boitier privé EDF	
Provence (rue)	**327**	**1**	31		L	69 cm poteau EDF	
Provence (rue)	**327**	**1**	39		L	61 cm poteau téléphone	
Provence (rue)	**327**	**1**	-1	999		malgré tout bonne qualité de la chaussée et des trottoirs	
Ramiers	**226**	**1**	0	999	RAS	largeur 170 cm revêtement assez bon	
Raoul Lebon	**277**	**3**	48		F	plaque d'égoût	
Raoul Lebon	**277**	**3**	50		L	moins de 70 cm	
Raoul Lebon	**277**	**3**	53		L	moins de 70 cm	
Raoul Lebon	**277**	**3**	54	56	L	moins de 70 cm	
Raspail	**839**	**1**	**-1**	**999**	**RAS**		
Raspail	**839**	**1**	22		F	Boitier privé EDF	
Raymond Lefèvre	**307**	**1**	-1	999	R	récemment refaite , un bon exemple !	
René Legros	**950**	**2**	-1	999	RAS		
René Legros	**950**	**2**	31		L	68 cm poteau EDF	
René Legros	**950**	**2**	89		L	68 cm poteau EDF, éclairage et téléphone	
René Legros	**950**	**2**	127		L	68 cm poteau EDF, éclairage et téléphone	angle rue des Félibres
Renoir	**229**	**1**	-1	999	RAS		
République (av)	**1055**	**2**	-1	999	RAS	sauf quelques véhicules	
République (av)	**1055**	**2**	5		L	arbre ne laissant respectivement que 67 et 65 cm	
Résistance	**406**	**1**	9		F	résidus de construction	

Etat des lieux - janvier 2004

rue	long	t	début	fin	code	description	commentaire
Résistance	**406**	**1**	10		L	résidus de construction	
Résistance	**406**	**1**	14		R	revêtement défectueux	
Robert Leuthreau	**1584**	**2**	-1	999	MSI		
Robert Leuthreau	**1584**	**2**	-1	999	R	arbres des deux côtés	
Robert Leuthreau	**1584**	**2**	54		MSI	voiture garée depuis 1 an sans bouger	
Robert Leuthreau	**1584**	**2**	252		R	trous / goudron en morceaux	
Robert Leuthreau	**1584**	**2**	260	268	R	revêtement défoncé	
Robert Leuthreau	**1584**	**2**	-1	999	L	places de stationnement officielles = souvent < 80cm	
Roger Salengro	**452**	**3**	0	999	MSI	véhicules garés entièrement sur le trottoir	seul le stationnement à cheval sur le trottoir est autorisé
Roger Salengro	**452**	**3**	93	95	MSI	véhicules trop longs débordant des parkings privés	circulation des piétons difficile
Roger Salengro	**452**	**3**	108	110	MSI	véhicules trop longs débordans des parkings privés	circulation des piétons difficile
Romain Grimoux	**371**	**1**	-1	999	MSI		
Romain Grimoux	**371**	**1**	-1	999	R		impraticables entre carrefour de la Paix et av P Sumien
Romain Grimoux	**371**	**1**	1	9	R	idem	
Romain Grimoux	**371**	**1**	2	16	R	trottoir en terre totalement défoncé	
Romain Grimoux	**371**	**1**	15	21	MSI	idem	
Romain Grimoux	**371**	**1**	18	32	MSI	revêtement meilleur mais voitures	
Romain Grimoux	**371**	**1**	23	41	R	idem	
Romain Grimoux	**371**	**1**	36	48	R	terre + herbe + trous = à refaire	
Roses	**337**	**1**	1		R	revêtement défoncé	
Roses	**337**	**1**	1		F	poteau éclairage	
Roses	**337**	**1**	13		L	64 cm	
Roses	**337**	**1**	15		F	poteau éclairage	
Roses	**337**	**1**	15		L	64 cm	
Rosiers	**203**	**1**	-1	999	R	trottoirs en terre assez abîmés	
Rossays	**1150**	**3**	13		F	cheminée	
Rossays	**1150**	**3**	13		L	60 cm et forte déclivité	
Rossays	**1150**	**3**	15		R	trou et déclivité	
Rossays	**1150**	**3**	17		L	60 cm	
Rossays	**1150**	**3**	17		R	revêtement détérioré et déclivité	
Rossays	**1150**	**3**	19		F	poteau	
Rossays	**1150**	**3**	20	34	MSI	stationnement illicite	portion extrêmement dangereuse pour les piétons qui n'ont que la chaussée
Rossays	**1150**	**3**	21		MSI		
Rossays	**1150**	**3**	25		MSI		
Rossays	**1150**	**3**	27		F	poteau	
Rossays	**1150**	**3**	29		F	plot béton anti voiture	
Rossays	**1150**	**3**	29		L	60 cm	
Rossays	**1150**	**3**	30		L	30 cm	

Etat des lieux - janvier 2004

rue	long	t	début	fin	code	description	commentaire
Rossays	**1150**	**3**	32		L	25 cm	
Rossays	**1150**	**3**	34		L	40 cm	
Rossays	**1150**	**3**	46		L	60 cm	pas de place pour sortir les poubelles
Rossays	**1150**	**3**	49	81	R	trottoirs sans revêtement	
Rossays	**1150**	**3**	50		L	30 cm	
Rossays	**1150**	**3**	52		L	60 cm	
Rossays	**1150**	**3**	61		MSI		
Rossays	**1150**	**3**	77		L	poteau	
Rossays	**1150**	**3**	91		L	poteau / moins de 60 cm	
Rossays	**1150**	**3**	26 bis		L	60 cm	
Rossays	**1150**	**3**	27 bis		F	poteau	
Rossays	**1150**	**3**	46 bis		F	poteau	
Rossays	**1150**	**3**			R	trottoir en terre	
Rossays	**1150**	**3**			R	trottoir en terre	
Rubeau	**61**	**1**				impasse	
Serpente	**97**	**1**	-1	999	RAS		
Séverine (passage)	**194**	**1**			RAS		
Somme	**270**	**1**	1		MSI		
Somme	**270**	**1**	23		F	poteau EDF + panneau Stop	
Somme	**270**	**1**	23		L	moins de 70 cm	
Somme	**270**	**1**	-1	999	R	rue refaite	
Soret	**118**	**1**	-1	999	L	de 70 à 90 cm	
Soret	**118**	**1**	-1	999	R	revêtement médiocre	
St Jacques	**896**	**1**	**-1**	**999**	**RAS**	**beaux trottoirs**	**rue impeccable**
St Michel	**569**	**1**	0	999	MSI	stationnement illicite	
St Michel	**569**	**1**	-1	999	R	trottoirs dégradés par les arbres	
St Saens	**313**	**1**	-1	999	L	assez large et bon état général	
St Saëns	**313**	**1**	3	5	MSI	voitures sur le trottoir	
St Séverin	**75**	**1**	-1	999	RAS		
Stade	**63**	**1**	-1	999	RAS		
Stella	**125**	**1**	-1	999	R	bon revêtement	
Tilleuls (Av)	**1031**	**2**	-1	999	RAS	bon traitement des arbres	
Tourelle	**276**	**1**	0	0	R	regard à angle de la rue Joliot Curie	inondation fréquente (déjà signalé aux services municipaux)
Tourelle	**276**	**1**	1	1bis	MSI	aucune visibilité	très dangereux
Tourelle	**276**	**1**	-1	999	R	très dégradés et dangereux	
Tourelle	**276**	**1**	2	8	R	terre	
Tourelle	**276**	**1**	1	7		longe les voies SNCF	
Tourterelles	**418**	**1**	0	999	RAS	bonne largeur 160 cm assez bon revêtement	

rue	long	t	début	fin	code	description	commentaire
Trousseau	**282**	**1**	10		F	boitier EDF	
Trousseau	**282**	**1**	31		R	dévers très important	
Union	**263**	**1**	-1	999	L	de 60 à 90cm	
Union	**263**	**1**	-1	999	R	revêtement très médiocre	
Union	**263**	**1**	24	26	L	59 cm	
Union	**263**	**1**	31		F	gros poteau EDF	
Union	**263**	**1**	32		L	60 cm gros poteau EDF	
Union	**263**	**1**	16 bis		L	60 cm deux poteaux	
Utrillo	**159**	**2**	-1	999	RAS		
Van Gogh	**362**	**2**	-1	999	RAS		
Vanne (de la)	**80**	**1**	-1	999	RAS	rue refaite récemment	
Verdun	**108**	**1**	2		L	60 cm poteau EDF	
Verdun	**108**	**1**	9		L	55 cm feuillage sur le trottoir	
Vergers	**196**	**1**	-1	999	L	large et bon revêtement	
Verlaine	**66**	**1**	-1	999	RAS		
Vert Galant	**564**	**1**	14	16	L	60 cm, énorme poteau EDF	
Vert Galant	**564**	**1**	43		L	moins de 70 cm, poteau éclairage	
Vert Galant	**564**	**1**	50		L	moins de 70 cm, poteau EDF	
Vert Galant	**564**	**1**	55		L	moins de 70 cm, poteau éclairage	
Vert Galant	**564**	**1**	70		L	moins de 70 cm, poteau EDF	
Vert Galant	**564**	**1**			F	devant le parking de la maternelle : poteau EDF	
Vert Galant	**564**	**1**				carrefour rue des Cailles : descente de trottoir absente	
Victor Hugo	**557**	**1**	**-1**	**999**	**F**	bon état sauf gros poteaux de béton EDF sur un trottoir	
Victor Hugo	**557**	**1**	44		L	62 cm poteau signalisation routière	
Victor Hugo	**557**	**1**	78		F	gouttière s'écoulant sur le trottoir	dangereux en cas de gel
Vigier	**459**	**3**	-1	999	R	en partie refaite donc bon revêtement	
Vigier	**459**	**3**	-1	999		**les trottoirs restent peu larges**	
Vigier	**459**	**3**	2		L	40cm	
Vigier	**459**	**3**	2		R	défoncé	
Vigier	**459**	**3**	9		F	poteau	
Vigier	**459**	**3**	9		L	57cm	
Vigier	**459**	**3**	11	17	L	50cm	
Vigier	**459**	**3**	14		L	50cm	
Vigier	**459**	**3**	14		R	terre	
Vigier	**459**	**3**	18		L	50cm	
Vigier	**459**	**3**	18		R	pavés disjoints	
Vigier	**459**	**3**	24		L	59cm avec poteaux de "protection"	
Vigier	**459**	**3**	25	35	L	25cm	
Vigier	**459**	**3**	35	37	L	10cm	

Etat des lieux - janvier 2004

rue	long	t	début	fin	code	description	commentaire
Vigier	**459**	**3**	42	50	L	70cm	
Vigier	**459**	**3**	56	68	L	10cm	
Vigier	**459**	**3**	80		L	67cm	
Vigier	**459**	**3**	86		L	20cm	
Vigier	**459**	**3**			L	poubelles des cuisines de la maison des handicapés	
Vigier	**459**	**3**			M	poubelles des cuisines de la maison des handicapés	
Vigier	**459**	**3**	19	999	L	chaussée et trottoir refaits mais largeur toujours limitée	de réels efforts dans cette rue, mais que faire ??
Vigier	**459**	**3**	24	999	L	chaussée et trottoir refaits mais largeur toujours limitée	
Violettes	**127**	**1**				en travaux de réfection	
Viry	**348**	**3**	-1	999	RAS		
Voie Verte	**672**	**3**	0	999	MSI		
Voie Verte	**672**	**3**	36		M	poubelles du restaurant	
Voie Verte	**672**	**3**	47	49	R		
Voltaire	**82**	**1**	0		MSI	avec A Briand	
Yser	**287**	**1**	0		F	poteau EDF à l'angle de la rue des Noyers	
Yser	**287**	**1**	0		L	64 cm	
Yser	**287**	**1**	0	999	L	plus ou moins 75 cm	
Yser	**287**	**1**	1	999	L	plus ou moins 80 cm	

Classement par largeur utile

rue	long. (m)	largeur	trafic	rue	long. (m)	largeur	trafic
Belges	884	3	4	Gambetta	588	1	2
Champagne	1239	3	3	Georges Risler	104	1	1
Charaintru	960	3	1	Glycines	447	1	1
Fontaine Blanche	660	3	1	Gounod	349	1	1
Gare (pont SNCF)	125	3	4	Henri Raynaud	293	1	1
Jean Allemane	950	3	4	Henry Dunant	431	1	4
Maxime	161	3	1	J.B. Charcot	126	1	1
Montagne Pavée	517	3	3	Jean Bouyer	236	1	1
Rossays	1150	3	3	Jean Jaurès	736	1	2
				Jules Ferry	221	1	1
Alexandre Ribot	384	2	1	L.J.Mézard	131	1	4
Aubert	153	2	1	La Bruyère	169	1	1
Belle Gabrielle	562	2	1	Lilas	420	1	1
Chamberlin	434	2	2	Louis Gilles	218	1	1
Daniel Niord	728	2	2	Luxembourg	256	1	1
Doct. Bourrier	518	2	1	Mail	270	1	2
Faidherbe (rue)	454	2	2	Marcel Prévost	256	1	1
Fromenteau	992	2	2	Maréchal Foch	357	1	1
Henri Barbusse	291	2	1	Marie Chauvet	182	1	1
Juvisy (chemin)	293	2	1	Mireille	235	1	1
Marc Sangnier	420	2	1	Mistral	663	1	1
Marcellin Berthelot	301	2	1	Œillets	422	1	1
Martinière	420	2	2	Onze novembre	472	1	1
Mont Blanc	66	2	1	Palombes	1102	1	3
Orge (bd)	915	2	1	Paris	919	1	1
Panorama (cité)	131	2	1	Parmentier	418	1	1
Paul Sumien	907	2	3	Pégoud	561	1	1
Poiriers	170	2	1	Pervenches	595	1	1
Prés St Martin	832	2	4	Petits Champs	487	1	1
Procession	195	2	1	Poulbot	104	1	1
Vigier	459	2	3	Princesse	97	1	1
				Prof. Vaillant	278	1	1
A Briand	2410	1	4	Provence	327	1	1
Abricotiers	161	1	1	Raoul Lebon	277	1	3
Alexis Duparchy	464	1	1	René Legros	950	1	2
André Aurillon	412	1	1	Robert Leuthreau	1584	1	2
André Theuriet	398	1	1	Roger Salengro	452	1	3
Armée Leclerc	2855	1	4	Romain Grimoux	371	1	1
Artois	181	1	1	Roses	337	1	1
Aviation	257	1	1	Soret	118	1	1
Bel Air	377	1	1	Tourelle	276	1	1
Bellevue (Bd)	387	1	1	Union	263	1	1
Billoir	412	1	1	Verdun	108	1	1
Boileau	1097	1	2	Vert Galant	564	1	1
Bonnevay	127	1	1	Yser	287	1	1
Bosquets	254	1	1				
Boudin	80	1	1	Albert 1er	342	0	1
C. Desmoulins	226	1	1	Alfred de Musset	162	0	1
Camélinat	124	1	1	Alger	274	0	1
Carnot	1215	1	2	Alouettes	285	0	1
Cdt Guilbaud	354	1	1	Amandiers	210	0	1
César Franck	130	1	1	Ambroise Paré	132	0	1
Chardonnerets	895	1	1	Ampère	177	0	1
Cherchefeuilles	156	1	1	Anatole France	181	0	2
Claude Debussy	253	1	1	Aquette	64	0	1
Closeaux	193	1	1	Artistes	317	0	1
Coquelicots	533	1	2	Belle des Belles	356	0	1
Coteau de Savigny	367	1	1	Belles Fontaines	542	0	1
Courteline	144	1	1	Bellevue (rue)	226	0	1
Denis Papin	232	1	1	Bergonie	153	0	1
Desché	100	1	1	Bleuets	535	0	1
Edouard Ferron	132	1	1	Bois	301	0	1
Egalité	691	1	1	Brocca	142	0	1
Epinettes	134	1	1	Buissons	108	0	1
Fourmi	142	1	1	Cailles	884	0	2
Francis Bergeron	112	1	1	Camélias	93	0	1
Fruits	82	1	1	Camille Claudel	152	0	1
Gabriel Péri	1247	1	2	Capucines	159	0	1

Classement par largeur utile

rue	long. (m)	largeur	trafic		rue	long. (m)	largeur	trafic
Cerisiers	287	0	1		Lauriers	96	0	1
Charles de Gaulle	830	0	4		Lavoisier	240	0	1
Charles Grangier	95	0	1		Liberté	719	0	1
Charles Mossler	608	0	1		Linné	783	0	1
Charles Rossignol	415	0	4		Longjumeau	928	0	2
Château (allée du)	170	0	1		Messidor	144	0	1
Chateaubriand	246	0	4		Maréchal de Lattre	570	0	1
Chilly Mazarin	431	0	2		Marguerites	367	0	1
Chrysanthèmes	571	0	1		Marronniers	1211	0	2
Claude Bernard	410	0	1		Massenet	75	0	1
Claude Monet	164	0	1		Matisse	131	0	1
Clos Doré	116	0	1		Michelet	220	0	1
Cluny	187	0	1		Mirabeau	236	0	1
Colombes	205	0	1		Molière	129	0	1
Constantinople	199	0	1		Morangis	264	0	3
Cyclamens	151	0	1		Morsang	350	0	2
Dames	138	0	1		Moulins	488	0	1
Dante	526	0	1		Mozart	45	0	1
Danton	317	0	1		Muguet	335	0	1
Degas	159	0	1		Not'Campagne	131	0	1
Denfert Rochereau	182	0	1		Nouvelle	185	0	1
Diderot	347	0	1		Noyers	711	0	1
Doct M. Ménard	245	0	1		Orme au Messier	271	0	1
Ecoles	611	0	2		Paix	266	0	1
Edouard Branly	468	0	1		Panorama (av)	300	0	1
Eglise	86	0	2		Pasteur	520	0	1
Elisée Reclus	74	0	1		Paul Cézanne	155	0	1
Emancipation	323	0	1		Paul Valéry	215	0	1
Epargne	276	0	1		Pêchers	119	0	1
Epis	103	0	1		Pensées	310	0	1
Evariste Galois	397	0	1		Perdrix	293	0	1
Ernest Fontaine	108	0	1		Pierre Brossolette	268	0	1
Fauvettes	328	0	1		Pierre Curie	743	0	1
Fay	119	0	1		Pierre Loti	219	0	1
Félibres	247	0	1		Platanes	58	0	1
Fleurs	185	0	1		Plateau	353	0	1
Galvani	50	0	1		Pointe Sirette	198	0	1
Gare	125	0	4		Pommiers	153	0	1
Garigliano	698	0	2		Primevères	211	0	1
Gauguin	223	0	1		Ramiers	226	0	1
Gay Lussac	815	0	1		Raspail	839	0	1
Genêts	328	0	1		Raymond Lefèvre	307	0	1
Général Friant	494	0	1		Renoir	229	0	1
Général Morand	621	0	1		République (av)	1055	0	2
Giroflées	225	0	1		Résistance	406	0	1
Grande Rue	265	0	1		Rosiers	203	0	1
Gravigny	227	0	2		Serpente	97	0	1
Guynemer (av)	201	0	1		Somme	270	0	1
Harpe	516	0	1		St Jacques	896	0	1
Henri Ouzilleau	406	0	2		St Michel	569	0	1
Henry Dessent	189	0	1		St Saëns	313	0	1
Huchette	88	0	1		St Séverin	75	0	1
Iris	362	0	1		Stade	63	0	1
J.B. Clément	97	0	1		Stella	125	0	1
J.J. Rousseau	110	0	1		Tilleuls (Av)	1031	0	2
Jacques Cœur	200	0	1		Tourterelles	418	0	1
Jean Chevreuil	567	0	1		Trousseau	282	0	1
Jean Mermoz	181	0	1		Utrillo	159	0	1
Jenner	619	0	1		Van Gogh	362	0	1
Joliot Curie	185	0	2		Vanne (de la)	80	0	1
Joyeuse	310	0	1		Vergers	196	0	1
Jules Guesde	146	0	1		Verlaine	66	0	1
Jussieu	803	0	1		Victor Hugo	557	0	1
Juvisy Cottages	471	0	1		Violettes	127	0	1
La Fontaine	144	0	1		Viry	348	0	3
Labourbe	230	0	1		Voie Verte	672	0	3
Lamartine	170	0	1		Voltaire	82	0	1

Classement revêtement

rue	long. (m)	revêt.	trafic	rue	long. (m)	revêt.	trafic
Ampère	177	3	1	Boileau	1097	1	2
Aubert	153	3	1	Chrysanthèmes	571	1	1
Belges	884	3	4	Clos Doré	116	1	1
Bellevue (rue)	226	3	1	Courteline	144	1	1
Bosquets	254	3	1	Dante	526	1	1
Charaintru	960	3	3	Danton	317	1	1
Charles Mossler	608	3	1	Doct. M. Ménard	245	1	1
Egalité	691	3	1	Doct. Bourrier	518	1	1
Epargne	276	3	1	Edouard Ferron	132	1	1
Fontaine Blanche	660	3	1	Fourmi	142	1	1
Fruits	82	3	1	Gabriel Péri	1247	1	2
Henri Raynaud	293	3	1	Gounod	349	1	1
J.B. Charcot	126	3	1	Harpe	516	1	1
J.J. Rousseau	110	3	1	Jean Jaurès	736	1	2
Lavoisier	240	3	1	Jean Mermoz	181	1	1
Lilas	420	3	1	Jules Ferry	221	1	1
Longjumeau	928	3	2	Jules Guesde	146	1	1
Marc Sangnier	420	3	1	Luxembourg	256	1	1
Marcellin Berthelot	301	3	1	Massenet	75	1	1
Montagne Pavée	517	3	3	Messidor	144	1	1
Orge (bd)	915	3	1	Mireille	235	1	1
Primevères	211	3	1	Muguet	335	1	1
Princesse	97	3	1	Not'Campagne	131	1	1
Procession	195	3	1	Parmentier	418	1	1
Romain Grimoux	371	3	1	Pensées	310	1	1
Rossays	1150	3	3	Petits Champs	487	1	1
Tourelle	276	3	1	Résistance	406	1	1
				Robert Leuthreau	1584	1	2
Abricotiers	161	2	1	Roger Salengro	452	1	3
Amandiers	210	2	1	Roses	337	1	1
André Aurillon	412	2	1	Soret	118	1	1
Armée Leclerc	2855	2	4	Vigier	459	1	3
Artois	181	2	1	Voie Verte	672	1	3
Bel Air	377	2	1				
Bleuets	535	2	1	Albert 1er	342	0	1
Bois	301	2	1	Alexandre Ribot	384	0	1
Chamberlin	434	2	2	Alexis Duparchy	464	0	1
Champagne	1239	2	3	Alfred de Musset	162	0	1
Chardonnerets	895	2	1	Alger	274	0	1
Chilly Mazarin	431	2	2	Alouettes	285	0	1
Francis Bergeron	112	2	1	Anatole France	181	0	2
Fromenteau	992	2	2	Aquette	64	0	1
Gambetta	588	2	2	Aviation	257	0	1
Gay Lussac	815	2	1	Belle des Belles	356	0	1
Gravigny	227	2	2	Belle Gabrielle	562	0	1
Henri Barbusse	291	2	1	Belles Fontaines	542	0	1
Jean Bouyer	236	2	1	Bellevue (Bd)	387	0	1
Joliot Curie	185	2	2	Bergonie	153	0	1
Liberté	719	2	1	Billoir	412	0	1
Louis Gilles	218	2	1	Bonnevay	127	0	1
Maréchal Foch	357	2	1	Boudin	80	0	1
Martinière	420	2	2	Brocca	142	0	1
Mirabeau	236	2	1	Buissons	108	0	1
Palombes	1102	2	3	C. Desmoulins	226	0	1
Panorama (cité)	131	2	1	Cailles	884	0	2
Pasteur	520	2	1	Camélias	93	0	1
Paul Sumien	907	2	3	Camélinat	124	0	1
Pégoud	561	2	1	Camille Claudel	152	0	1
Poiriers	170	2	1	Capucines	159	0	1
Prés St Martin	832	2	4	Carnot	1215	0	2
Rosiers	203	2	1	Cdt Guilbaud	354	0	1
St Michel	569	2	1	Cerisiers	287	0	1
Union	263	2	1	César Franck	130	0	1
				Charles de Gaulle	830	0	4
A Briand	2410	1	4	Charles Grangier	95	0	1
Ambroise Paré	132	1	1	Charles Rossignol	415	0	4
André Theuriet	398	1	1	Château (allée du)	170	0	1
Artistes	317	1	1	Chateaubriand	246	0	4

Classement revêtement

rue	long. (m)	revêt.	trafic	rue	long. (m)	revêt.	trafic
Cherchefeuilles	156	0	1	Maréchal de Lattre	570	0	1
Claude Bernard	410	0	1	Marcel Prévost	256	0	1
Claude Debussy	253	0	1	Marguerites	367	0	1
Claude Monet	164	0	1	Marie Chauvet	182	0	1
Closeaux	193	0	1	Marronniers	1211	0	2
Cluny	187	0	1	Matisse	131	0	1
Colombes	205	0	1	Maxime	161	0	1
Constantinople	199	0	1	Michelet	220	0	1
Coquelicots	533	0	2	Mistral	663	0	1
Coteau de Savigny	367	0	1	Molière	129	0	1
Cyclamens	151	0	1	Mont Blanc	66	0	1
Dames	138	0	1	Morangis	264	0	3
Daniel Niord	728	0	2	Morsang	350	0	2
Degas	159	0	1	Moulins	488	0	1
Denfert Rochereau	182	0	1	Mozart	45	0	1
Denis Papin	232	0	1	Nouvelle	185	0	1
Desché	100	0	1	Noyers	711	0	1
Diderot	347	0	1	Œillets	422	0	1
Ecoles	611	0	2	Onze Novembre	472	0	1
Edouard Branly	468	0	1	Orme au Messier	271	0	1
Eglise	86	0	2	Paix	266	0	1
Elisée Reclus	74	0	1	Panorama (av)	300	0	1
Emancipation	323	0	1	Paris	919	0	1
Epinettes	134	0	1	Paul Cézanne	155	0	1
Epis	103	0	1	Paul Valéry	215	0	1
Ernest Fontaine	108	0	1	Pêchers	119	0	1
Evariste Galois	312	0	2	Perdrix	293	0	1
Faidherbe (rue)	454	0	2	Pervenches	595	0	1
Fauvettes	328	0	1	Pierre Brossolette	268	0	1
Fay	119	0	1	Pierre Curie	743	0	1
Félibres	247	0	1	Pierre Loti	219	0	1
Fleurs	185	0	1	Platanes	58	0	1
Galvani	50	0	1	Plateau	353	0	1
Gare	125	0	4	Pointe Sirette	198	0	1
Gare (pont SNCF)	125	0	4	Pommiers	153	0	1
Garigliano	698	0	2	Poulbot	104	0	1
Gauguin	223	0	1	Prof. Vaillant	278	0	1
Général Friant	494	0	1	Provence (rue)	327	0	1
Général Morand	621	0	0	Ramiers	226	0	1
Genêts	328	0	1	Raoul Lebon	277	0	3
Georges Risler	104	0	1	Raspail	839	0	1
Giroflées	225	0	1	Raymond Lefevre	307	0	1
Glycines	447	0	1	René Legros	950	0	2
Grande Rue	265	0	1	Renoir	229	0	1
Guynemer (av)	201	0	1	République (av)	1055	0	2
Henri Ouzilleau	406	0	2	Serpente	97	0	1
Henry Dessent	189	0	1	Somme	270	0	1
Henry Dunant	431	0	4	St Jacques	896	0	1
Huchette	88	0	1	St Saëns	313	0	1
Iris	362	0	1	St Séverin	75	0	1
J.B. Clément	97	0	1	Stade	63	0	1
Jacques Cœur	200	0	1	Stella	125	0	1
Jean Allemane	950	0	4	Tilleuls (Av)	1031	0	2
Jean Chevreuil	567	0	1	Tourterelles	418	0	1
Jenner	619	0	1	Trousseau	282	0	1
Joyeuse	310	0	1	Utrillo	159	0	1
Jussieu	803	0	1	Van Gogh	362	0	1
Juvisy (chemin)	293	0	1	Vanne	80	0	1
Juvisy Cottages	471	0	1	Verdun	108	0	1
L.J.Mézard	131	0	4	Vergers	196	0	1
La Bruyère	169	0	1	Verlaine	66	0	1
La Fontaine	144	0	1	Vert Galant	564	0	1
Labourbe	230	0	1	Victor Hugo	557	0	1
Lamartine	170	0	1	Violettes	127	0	1
Lauriers	96	0	1	Viry	348	0	3
Linné	783	0	1	Voltaire	82	0	1
Mail	270	0	2	Yser	287	0	1

Classement général (L + R x T)

rue	longueur	largeur	revêt.	L + R	trafic	L + R x T
Belges	884	3	3	6	4	**24**
Charaintru	960	3	3	6	3	**18**
Montagne Pavée	517	3	3	6	3	**18**
Rossays	1150	3	3	6	3	**18**
Chamberliin	434	3	2	5	3	**15**
Champagne	1239	2	3	5	3	**15**
Armée Leclerc	2855	1	2	3	4	**12**
Gare (pont SNCF)	1	3	0	3	4	**12**
Jean Allemane	950	3	0	3	4	**12**
Paul Sumien	907	2	2	4	3	**12**
Prés St Martin	832	1	2	3	4	**12**
Martinière	420	2	3	5	2	**10**
Gambetta	588	1	2	3	3	**9**
Palombes	1102	1	2	3	3	**9**
Vigier	459	2	1	3	3	**9**
A. Briand	2410	1	1	2	4	**8**
Fromenteau	992	2	2	4	2	**8**
Fontaine Blanche	660	3	3	6	1	**6**
Longjumeau	928	0	3	3	2	**6**
Roger Salengro	452	1	1	2	3	**6**
Aubert	153	2	3	5	1	**5**
Marc Sangnier	420	2	3	5	1	**5**
Marcellin Berthelot	301	2	3	5	1	**5**
Orge (bd)	915	2	3	5	1	**5**
Procession	195	2	3	5	1	**5**
Boileau	1097	1	1	2	2	**4**
Bosquets	254	1	3	4	1	**4**
Chardonnerets	895	1	2	3	1	**4**
Chilly Mazarin	431	0	2	2	2	**4**
Daniel Niord	728	2	0	2	2	**4**
Egalité	691	1	3	4	1	**4**
Epargne	276	0	3	3	1	**4**
Faidherbe	454	2	0	2	2	**4**
Fruits	82	1	3	4	1	**4**
Gabriel Péri	1247	1	1	2	2	**4**
Gravigny	227	0	2	2	2	**4**
Henri Barbusse	291	2	2	4	1	**4**
Henri Raynaud	293	1	3	4	1	**4**
Henry Dunant	431	1	0	1	4	**4**
Jean Jaurès	736	1	1	2	2	**4**
J.B. Charcot	126	1	3	4	1	**4**
Joliot Curie	185	0	2	2	2	**4**
L.J.Mézard	131	1	0	1	4	**4**
Lilas	420	1	3	4	1	**4**
Panorama (cité)	131	2	2	4	1	**4**
Poiriers	170	2	2	4	1	**4**
Princesse	97	1	3	4	1	**4**
Robert Leuthreau	1584	1	1	2	2	**4**
Romain Grimoux	371	1	3	4	1	**4**
Tourelle	276	1	3	4	1	**4**
Abricotiers	161	1	2	3	1	**3**
Ampère	177	0	3	3	1	**3**
André Aurillon	412	1	2	3	1	**3**
Artois	181	1	2	3	1	**3**
Bel Air	377	1	2	3	1	**3**
Bellevue (rue)	226	0	3	3	1	**3**
Charles Mossler	608	0	3	3	1	**3**
Doct. Bourrier	518	2	1	3	1	**3**
Francis Bergeron	112	1	2	3	1	**3**
J.J. Rousseau	110	0	3	3	1	**3**
Jean Bouyer	236	1	2	3	1	**3**
Lavoisier	240	0	3	3	1	**3**
Louis Gilles	218	1	2	3	1	**3**
Maréchal Foch	357	1	2	3	1	**3**
Maxime	161	3	0	3	1	**3**
Pégoud	561	1	2	3	1	**3**

Classement général (L + R x T)

rue		largeur	revêt.	L + R	trafic	L + R x T
Primevères	211	0	3	3	1	**3**
Raoul Lebon	277	1	0	1	3	**3**
Union	263	1	2	3	1	**3**
Voie Verte	672	0	1	1	3	**3**
Alexandre Ribot	384	2	0	2	1	**2**
Amandiers	210	0	2	2	1	**2**
André Theuriet	398	1	1	2	1	**2**
Belle Gabrielle	562	2	0	2	1	**2**
Bleuets	535	0	2	2	1	**2**
Bois	301	0	2	2	1	**2**
Carnot	1215	1	0	1	2	**2**
Coquelicots	533	1	0	1	2	**2**
Courteline	144	1	1	2	1	**2**
Edouard Ferron	132	1	1	2	1	**2**
Fourmi	142	1	1	2	1	**2**
Gay Lussac	815	0	2	2	1	**2**
Gounod	349	1	1	2	1	**2**
Jules Ferry	221	1	1	2	1	**2**
Juvisy (chemin)	545	2	0	2	1	**2**
Liberté	719	0	2	2	1	**2**
Luxembourg	256	1	1	2	1	**2**
Mail	416	1	0	1	2	**2**
Mirabeau	236	0	2	2	1	**2**
Mireille	235	1	1	2	1	**2**
Mont Blanc	66	2	0	2	1	**2**
Parmentier	418	1	1	2	1	**2**
Pasteur	520	0	2	2	1	**2**
Petits Champs	487	1	1	2	1	**2**
René Legros	950	1	0	1	2	**2**
Roses	337	1	1	2	1	**2**
Rosiers	203	0	2	2	1	**2**
Soret	118	1	1	2	1	**2**
St Michel	569	0	2	2	1	**2**
Alexis Duparchy	464	1	0	1	1	**1**
Ambroise Paré	132	0	1	1	1	**1**
Artistes	317	0	1	1	1	**1**
Bellevue (Bd)	387	1	0	1	1	**1**
Billoir	412	1	0	1	1	**1**
Bonnevay	127	1	0	1	1	**1**
Boudin	80	1	0	1	1	**1**
C. Desmoulins	226	1	0	1	1	**1**
Camélinat	124	1	0	1	1	**1**
Cdt Guilbaud	364	1	0	1	1	**1**
César Franck	130	1	0	1	1	**1**
Cherchefeuilles	278	1	0	1	1	**1**
Chrysanthèmes	571	0	1	1	1	**1**
Claude Debussy	253	1	0	1	1	**1**
Clos Doré	116	0	1	1	1	**1**
Closeaux	193	1	0	1	1	**1**
Coteau de Savigny	367	1	0	1	1	**1**
Dante	526	0	1	1	1	**1**
Danton	317	0	1	1	1	**1**
Denis Papin	232	1	0	1	1	**1**
Desché	100	1	0	1	1	**1**
Doct M. Ménard	245	0	1	1	1	**1**
Epinettes	134	1	0	1	1	**1**
Georges Risler	104	1	0	1	1	**1**
Glycines	447	1	0	1	1	**1**
Harpe	516	0	1	1	1	**1**
Jean Mermoz	181	0	1	1	1	**1**
Jules Guesde	146	0	1	1	1	**1**
La Bruyère	169	1	0	1	1	**1**
Marcel Prévost	256	1	0	1	1	**1**
Marie Chauvet	182	1	0	1	1	**1**
Massenet	75	0	1	1	1	**1**
Messidor	144	0	1	1	1	**1**

Classement général (L + R x T)

rue		largeur	revêt.	L + R	trafic	L + R x T
Mistral	663	1	0	1	1	**1**
Muguet	335	0	1	1	1	**1**
Not'Campagne	131	0	1	1	1	**1**
Œillets	422	1	0	1	1	**1**
Paris	919	1	0	1	1	**1**
Pensées	310	0	1	1	1	**1**
Pervenches	595	1	0	1	1	**1**
Pointe Sirette	198	1	0	1	1	**1**
Poulbot	104	1	0	1	1	**1**
Prof. Vaillant	278	1	0	1	1	**1**
Provence	327	1	0	1	1	**1**
Résistance	406	0	1	1	1	**1**
Verdun	108	1	0	1	1	**1**
Vert Galant	564	1	0	1	1	**1**
Yser	287	1	0	1	1	**1**
Albert 1er	342	0	0	0	1	**0**
Alfred de Musset	162	0	0	0	1	**0**
Alger	274	0	0	0	1	**0**
Alouettes	285	0	0	0	1	**0**
Anatole France	180	0	0	0	2	**0**
Aquette	64	0	0	0	1	**0**
Aviation	257	0	0	0	1	**0**
Belle des Belles	356	0	0	0	1	**0**
Belles Fontaines	542	0	0	0	1	**0**
Bergonie	153	0	0	0	1	**0**
Brocca	142	0	0	0	1	**0**
Buissons	108	0	0	0	1	**0**
Cailles	884	0	0	0	2	**0**
Camélias	93	0	0	0	1	**0**
Camille Claudel	152	0	0	0	1	**0**
Capucines	159	0	0	0	1	**0**
Cerisiers	287	0	0	0	1	**0**
Charles de Gaulle	830	0	0	0	4	**0**
Charles Grangier	95	0	0	0	1	**0**
Charles Rossignol	415	0	0	0	4	**0**
Château (allée du)	170	0	0	0	1	**0**
Chateaubriand	246	0	0	0	4	**0**
Claude Bernard	410	0	0	0	1	**0**
Claude Monet	164	0	0	0	1	**0**
Cluny	187	0	0	0	1	**0**
Colombes	205	0	0	0	1	**0**
Constantinople	199	0	0	0	1	**0**
Cyclamens	151	0	0	0	1	**0**
Dames	138	0	0	0	1	**0**
Degas	159	0	0	0	1	**0**
Denfert Rochereau	182	0	0	0	1	**0**
Diderot	347	0	0	0	1	**0**
Ecoles	611	0	0	0	2	**0**
Edouard Branly	468	0	0	0	1	**0**
Eglise	86	0	0	0	2	**0**
Elisée Reclus	74	0	0	0	1	**0**
Emancipation	323	0	0	0	1	**0**
Epis	103	0	0	0	1	**0**
Ernest Fontaine	108	0	0	0	1	**0**
Evariste Galois	397	0	0	0	1	**0**
Fauvettes	328	0	0	0	1	**0**
Fay	119	0	0	0	1	**0**
Félibres	247	0	0	0	1	**0**
Fleurs	185	0	0	0	1	**0**
Galvani	50	0	0	0	1	**0**
Gare (place)	1	0	0	0	4	**0**
Garigliano	698	0	0	0	2	**0**
Gauguin	223	0	0	0	1	**0**
Général Friant	494	0	0	0	1	**0**
Général Morand	621	0	0	0	1	**0**
Genêts	328	0	0	0	1	**0**
Giroflées	225	0	0	0	1	**0**

Classement général (L + R x T)

rue		largeur	revêt.	L + R	trafic	L + R x T
Grande Rue	265	0	0	0	1	**0**
Guynemer	201	0	0	0	1	**0**
Henri Ouzilleau	406	0	0	0	2	**0**
Henry Dessent	189	0	0	0	1	**0**
Huchette	88	0	0	0	1	**0**
Iris	362	0	0	0	1	**0**
J.B. Clément	97	0	0	0	1	**0**
Jacques Cœur	200	0	0	0	1	**0**
Jean Chevreuil	567	0	0	0	1	**0**
Jenner	619	0	0	0	1	**0**
Joyeuse	310	0	0	0	1	**0**
Jussieu	803	0	0	0	1	**0**
Juvisy Cottages	471	0	0	0	1	**0**
La Fontaine	144	0	0	0	1	**0**
Labourbe	230	0	0	0	1	**0**
Lamartine	170	0	0	0	1	**0**
Lauriers	96	0	0	0	1	**0**
Linné	783	0	0	0	1	**0**
Maréchal de Lattre	570	0	0	0	1	**0**
Marguerites	367	0	0	0	1	**0**
Marronniers	1211	0	0	0	2	**0**
Matisse	131	0	0	0	1	**0**
Michelet	220	0	0	0	1	**0**
Molière	129	0	0	0	1	**0**
Morangis	264	0	0	0	3	**0**
Morsang	350	0	0	0	2	**0**
Moulins	488	0	0	0	1	**0**
Mozart	45	0	0	0	1	**0**
Nouvelle	185	0	0	0	1	**0**
Noyers	711	0	0	0	1	**0**
Onze Novembre	472	0	0	0	1	**0**
Orme au Messier	271	0	0	0	1	**0**
Paix	266	0	0	0	1	**0**
Paul Cézanne	155	0	0	0	1	**0**
Panorama (avenue)	300	0	0	0	1	**0**
Paul Valéry	215	0	0	0	1	**0**
Pêchers	119	0	0	0	1	**0**
Perdrix	293	0	0	0	1	**0**
Pierre Brossolette	268	0	0	0	1	**0**
Pierre Curie	743	0	0	0	1	**0**
Pierre Loti	219	0	0	0	1	**0**
Platanes	58	0	0	0	1	**0**
Plateau	353	0	0	0	1	**0**
Pommiers	153	0	0	0	1	**0**
Ramiers	226	0	0	0	1	**0**
Raspail	839	0	0	0	1	**0**
Raymond Lefèvre	307	0	0	0	1	**0**
Renoir	229	0	0	0	1	**0**
République	1055	0	0	0	2	**0**
Serpente	97	0	0	0	1	**0**
Somme	270	0	0	0	1	**0**
St Jacques	896	0	0	0	1	**0**
St Saëns	313	0	0	0	1	**0**
St Séverin	75	0	0	0	1	**0**
Stade	63	0	0	0	1	**0**
Stella	125	0	0	0	1	**0**
Tilleuls (avenue)	1031	0	0	0	2	**0**
Tourterelles	418	0	0	0	1	**0**
Trousseau	282	0	0	0	1	**0**
Utrillo	159	0	0	0	1	**0**
Van Gogh	362	0	0	0	1	**0**
Vanne	80	0	0	0	1	**0**
Vergers	196	0	0	0	1	**0**
Verlaine	66	0	0	0	1	**0**
Victor Hugo	557	0	0	0	1	**0**
Violettes	327	0	0	0	1	**0**
Viry	348	0	0	0	3	**0**
Voltaire	82	0	0	0	1	**0**

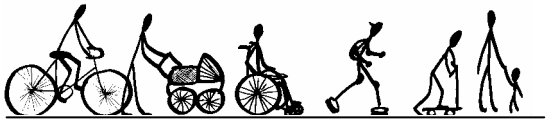
Situation des sentiers et passages

	longueur	revêtement	propreté	éclairage	remarques
Passage des Cherchefeuilles	156	gravillons et enrobé	correcte	non	largeur: 1m20
Sentier des Chères Feuilles	128				non localisé
Allée du Cimetière	41	gravillons	médiocre	non	largeur 2 m
Passage Faidherbe	240	enrobé	correcte	oui	largeur 2 m
Passage de la Fontaine Blanche	71				non localisé
Sentier de la Fosse Ronde	151				non localisé
Chemin des Franchises	487	enrobé	moyenne	non	largeur 3 m
Souterrain Gd Vaux-Gd Val	75	ciment	correcte	oui	3 m
Chemin de Grigny	315	gravillons et herbe	très médiocre	non	indéfinissable
Passage des Jardins	111	herbe	à défricher	non	à déterminer
Sentier de la Longue Raie	48	gravier et enrobé	moyenne	non	
Passage du Mont Blanc (pas dans le doc municipal)	30	ciment	médiocre	non	
Sentier de la Montagne Pavée	191	goudron et herbe	médiocre	non	1m 20 à 2 m
Bretelle du Moulin	150				non localisé
Passage de l'Orge (idem Quai de l'Orge ?)	199				non localisé
Le Petit Chemin	128				non localisé
Chemin de Rubeau (déjà visité)	61	enrobé			impasse
Passage Séverine	194	goudron	correcte		

Annexe n° 6

FCDE

Fédération pour les circulations douces en Essonne.



La Fédération pour les Circulations Douces en Essonne, constituée en septembre 2002, regroupe différentes associations locales concernées par le développement des circulations douces en Essonne. Elle œuvre auprès des pouvoirs publics pour :

- obtenir une redistribution de la voirie en faveur des déplacements non motorisés;
- permettre aux piétons (y compris les personnes en fauteuil roulant ou poussant une voiture d'enfant), aux usagers de rollers et aux cyclistes de se déplacer en sécurité et confortablement en zones urbaine et rurale;

en s'appuyant sur la loi sur l'air de 1996 et sur les objectifs du Plan de Déplacements Urbains de l'Ile de France

Résumé de la Charte de la Fédération pour les circulations douces en Essonne

Les associations rassemblées au sein de la FCDE ont défini les principales règles qu'elles souhaitent voir mises en œuvre pour faciliter et sécuriser les différents modes de circulations douces dans les aménagements publics en Essonne.
Cette charte a été rédigée sous forme de 24 demandes ou recommandations, adressées aux responsables politiques et techniques dont les titres sont présentés ci-dessous. Le texte complet (12 pages) est disponible sur demande par courrier électronique.

12 demandes aux responsables politiques et aux aménageurs

1 Repenser le vélo et la marche comme moyen de déplacement
2 Trois critères à respecter : continuité, maillage et intercommunalité
3 La mixité des aménagements et la redistribution de la voirie sont les clés de la réussite
4 Non aux pistes cyclables alibi !
5 Définir des axes structurants
6 Organiser la coordination entre services techniques et la formation de leurs agents
7 Prévoir et assurer au quotidien l'entretien des aménagements
8 Adapter les règlements de circulation
9 Des emplacements vélos et poussettes dans les immeubles d'habitation et lieux publics
10 Favoriser l'intermodalité avec les transports en commun
11 Pratiquer une vraie concertation avec les usagers, en amont des projets
12 Informer et sensibiliser le public pour atteindre les objectifs

12 recommandations aux responsables techniques

13 Pas de projets d'urbanisme sans piétons et cyclistes
14 Cyclistes : sur la chaussée, en sécurité
15 Pistes cyclables en site propre : 5 critères à respecter
16 Respecter l'esprit du nouveau code de la route de 1998 et les orientations du PDU

17 Définir un plan de circulation des piétons au niveau communal
18 Des trottoirs d'au minimum 1,4 m de large, sans dévers
19 Bandes cyclables ou bandes multifonctionnelles : 1,5 m de large minimum ; voies vertes : 3,5 m minimum
20 Seuil zéro centimètre à toutes les intersections avec la chaussée
21 La ligne droite pour aller droit au but
22 Chasser les obstacles, stops et chicanes inutiles
23 La qualité des revêtements pour rouler et pour marcher sans difficulté
24 Des parcs à vélos bien placés, abrités et sécurisés

Pour en savoir plus, allez sur notre site internet :
http://perso.wanadoo.fr/fcde-circulationsdouces/

FCDE : Fédération pour les circulations douces en Essonne.
Contact : Benoit Carrouée, 2 résidence de la Theuillerie 91130 Ris-Orangis, ibcar@wanadoo.fr

Association déclarée le 4 octobre 2002 à la préfecture de l'Essonne

Liste des associations adhérentes :

(liste provisoire au 10 juin 2003)

- **ADEMO à Mennecy**
Contact : Claude Kolski, 33 rue de semailles 91540 Mennecy, kolskiclaude@wanadoo.fr

- **ADEMUB à Brétigny**
Contact : Claude Romec, 51 rue des érables 91220 Brétigny, georges.romec@9online.fr

- **APRNE à Viry-Châtillon**
Contact : Lakhdar Sekkaï, 5 av. des castors 91170 Viry-Châtillon, lsekkai@free.fr

- **ASCVCJ à Juvisy-sur-Orge**
Contact : Gilbert Courrier, 14 av. du Gal de Gaulle 91260 Juvisy, gilbert.courrier@wanadoo.fr

- **ASES du Coudray-Montceaux et de la Seine avoisinante**
Contact : Pierre Perrin, 6 chemin du verger 91830 Le Coudray-Montceaux, piperin@wanadoo.fr

- **Corbeil-Essonnes Environnement**
Contact : Jean-Marie Siramy, 13 rue du 14 juillet 91100 Corbeil-Essonnes, siramy.jm@wanadoo.fr

- **Dare Dare, se déplacer autrement à Evry**
Contact : Michel L'Hénoret, 13 rue Jean Giono 91000 Evry, luc.sedard@comau.fr

- **Elan Savigny Environnement**
Contact : Etienne Lambert, 43 rue Alexandre Ribot 91600 Savigny-sur-Orge, et.lambert@wanadoo.fr

- **La Roue Tourne, pour se déplacer autrement à Ris-Orangis, Draveil et Grigny**
Contact : Jean-Marc Bouchy, 59 rue du temple 91130 Ris-Orangis, jm.bouchy@sivoa.fr

- **Le Menhir, Brunoy écologie**
Contact : Marie-anne Varin, 23 rue de Maréchal Davout, 91800 Brunoy, lemenhirbrunoy@yahoo.fr

- **Vélo-Cité, secteur de Corbeil-Essonnes**
Contact : Benoit Amsallem, 1 rue du laminoir 91000 Corbeil-Essonnes, benoit.amsallem@wanadoo.fr

- **Droits du piéton, pour une Essonne humaine**
Vincent Acker, 11 rue Racine 78470 Saint-Rémy les Chevreuses, vincentacker@club-internet.fr

ELEMENTS BIBLIOGRAPHIQUES

Au plan européen

• La Commission européenne DGXI Environnement :
Villes cyclables villes d'avenir.

Au plan national

• le CERTU (Centre d'Etudes sur les Réseaux le Transport l'Urbanisme et les constructions publiques), service technique placé sous l'autorité du Ministère de l'équipement, édite nombre de brochures dont :
Recommandation pour les aménagements cyclables
Guide sur l'aménagement de voirie et d'espaces publiques accessibles

• l'association *Pour la cité humaine* : les droits du piéton. Outre une revue intéressante, a publié la Charte des droits du piéton.
• A noter une revue mensuelle très intéressante Vélocité. Elle est éditée par la FUBICY (Fédération des usagers de la bicyclette).

Au plan régional

• le Conseil Régional d'Ile de France, à travers différents organismes dont l'AURIF, l'ADEM et l' AREN (Agence Régionale de l'Environnement et des Nouvelles énergies), a édité un certain nombre de plaquettes ou de documents importants concernant le PDU et entre autres les circulations douces, dont la Charte régionale des circulations douces (adoptée à la session du conseil régional du 21.06.2000)
et les cahiers de l'AURIF n ° 111, Vers un réseau de circulations douces : petit guide d'aménagement.

• la DREIF (Direction Régionale de l'Equipement de Ile de France)
Guide méthodique et tactique sur les pôles d'échange
Présentations des dispositifs de l'intervention régionale en faveur des circulations douces (juin 2003)

• A noter un excellent document édité par le GART (Groupement des Autorités Responsables du Transport) en avril 2000, intitulé Bonnes pratiques pour des villes à vivre à pied, à vélo …

Au plan départemental

• le Conseil général a adopté le schéma directeur des circulations douces en Essonne.
• la FCDE a édité la Charte de la Fédération pour les circulations douces.

* * *

Ces documents sont disponibles auprès des organismes qui les ont établis, ainsi que sur les sites Internet consacrés aux circulations douces.